ENERGIGAS SVERIGE

Diarienummer: KN2026/01175

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:
kn.kl@regeringskansliet.se

Stockholm den 29 oktober 2026

Remissvar gällande betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerat betänkande. Vi vill gärna bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Klimat- och näringslivsdepartementets remiss den 30 juni 2026.

Sammanfattning

Energigas Sverige välkomnar flera av utredningens förslag men anser att den samlade styrningen behöver ge bättre och mer långsiktiga förutsättningar för fossilfria gaser. Elektrifieringen är central för klimatomställningen, men den behöver kompletteras med biometan, e-metan, vätgas och andra fossilfria alternativ. När det gäller ESR-sektorn, som står i fokus för utredningen, är behovet av kompletterande lösningar särskilt tydligt inom tunga vägtransporter, arbetsmaskiner och delar av inrikes sjöfart, där elektrifiering kan vara mer utmanande. Med rätt förutsättningar kan fossilfria gaser bidra både till snabba, kostnadseffektiva utsläppsminskningar och till stärkt försörjningstrygghet, beredskap och konkurrenskraft.

Energigas Sveriges viktigaste synpunkter på utredningens förslag är:

- **Reduktionsplikten behöver skärpas och bli mer långsiktig.** Energigas Sverige tillstyrker att reduktionspliktsnivåerna höjs, men bedömer att de föreslagna nivåerna kan vara otillräckliga om elektrifieringen går långsammare än utredningen förutsätter. En tydlig reduktionsbana till 2040 behöver beslutas snarast. Utredningens inriktning är dessutom för snäv genom att främst utgå från ESR-åtagandena och målet om nettonollutsläpp 2045, medan det nationella etappmålet för inrikes transporter till 2030 inte har varit dimensionerande.

- **Biometan bör fortsatt främjas genom skattebefrielse, men en reservlösning behövs.** Energigas Sverige bedömer att biometan inte bör omfattas av reduktionsplikten till och med 2030. Även efter 2030 ser vi fortsatt skattebefrielse som huvudspåret utifrån hur utredningens förslag är utformade och den osäkerhet som finns kring reduktionspliktens långsiktiga styrning. Regeringen behöver dock i god tid förbereda för hur biometan kan inkluderas i reduktionsplikten om skattebefrielsen inte kan fortsätta eller om reduktionsplikten på sikt bedöms ge bättre förutsättningar. En grundläggande förutsättning för att skattebefrielsen ska kunna vara huvudspåret är också att skattereglerna ändras så att massbalanserad biometan kan omfattas av skattebefrielsen på ett teknikneutralt sätt.

- **Biogas i inrikes sjöfart bör kunna bidra till subkvoten för avancerade biodrivmedel.** För sjöfarten ger skattebefrielsen inget incitament för biogas, och FuelEU Maritime innehåller inte heller någon särskild kvot för avancerade sjöfartsbränslen som till exempel biometan. Samtidigt omfattas viss inrikes sjöfart av Sveriges åtaganden inom ESR. Energigas Sverige anser därför att avancerade biodrivmedel och biogas som används i inrikes sjöfart bör kunna tillgodoräknas inom den föreslagna subkvoten. Det skulle också motivera en något högre subkvot.

- **Vätgas och annan gasformig RFNBO behöver få en tydlig marknad inom reduktionsplikten.** Energigas Sverige tillstyrker att gasformiga RFNBO ska kunna generera utsläppskrediter och anser att lagtexten behöver förtydligas så att vätgas och e-metan som används i vägtrafiken uttryckligen kan tillgodoräknas. En långsiktigt stigande subkvot för RFNBO är viktig för att skapa tillräckliga incitament och en viss garanterad efterfrågan, även inom sjöfarten. Utformningen behöver samtidigt säkerställa att subkvoten faktiskt bidrar till en marknad för vätgas i vägtrafiken och inte huvudsakligen uppfylls genom andra användningar. Det är en allvarlig brist att utredningen inte föreslår någon utveckling av subkvoten efter 2030.

- **Skattepolitiken bör stärka, inte försämra, konkurrenskraften för fossilfria alternativ.** Energigas Sverige tillstyrker inriktningen att höja beskattningen av bensin och diesel men avstyrker höjd beskattning av naturgas och gasol som drivmedel så länge höjningen även riskerar att träffa massbalanserad biometan och fossilfri vätgas. Långsiktiga skattevillkor för biogas och biogasol behöver säkerställas i god tid före 2030.

- **Styrmedlen för fordon och arbetsmaskiner behöver vara teknikneutrala.** Energigas Sverige tillstyrker en förlängd klimatpremie för tunga el- och gasdrivna lastbilar och för arbetsmaskiner. Vätgasdrivna fordon med förbränningsmotor och biometandrivna arbetsmaskiner bör kunna omfattas så snart statsstödsregelverket medger det. Vi avstyrker samtidigt förslagen att slopa gasfordonens undantag från malus och att ge gasfordon samma koldioxidbelopp som bensin- och dieselfordon. Beskattningen bör spegla gasfordonens betydligt bättre klimatprestanda.

Sammantaget behöver klimatpolitiken ge utrymme för flera fossilfria lösningar och utformas så att utsläppen minskar redan i närtid. Ett alltför ensidigt beroende av elektrifiering riskerar annars att göra omställningen långsammare och låta fossila bränslen finnas kvar längre i de delar av transportsektorn och ekonomin där andra fossilfria alternativ kan bidra snabbare.

Övergripande synpunkter

Energigas Sverige kommenterar ett urval av utredningens förslag i det här remissvaret. I våra kommentarer fokuserar vi särskilt på de förslag som har stor betydelse för marknadsutvecklingen för fossilfria gaser. Med rätt styrmedel och långsiktiga villkor kan de fossilfria gaserna spela en viktig roll för svensk klimatomställning, försörjningstrygghet och konkurrenskraft.

Vi vill också lyfta en övergripande synpunkt. Utredningen har, delvis som en följd av direktivens utformning, haft ett starkt fokus på elektrifiering av vägtrafiken. Elektrifieringen är central för omställningen, men den behöver kompletteras med andra fossilfria lösningar. Det gäller inte minst biometan, e-metan och vätgas som drivmedel. Utsläppen behöver minska redan i närtid, samtidigt som styrningen ger förutsättningar för en långsiktig utfasning av fossila bränslen.

Särskilt tunga vägtransporter består av många olika typer av fordon, transportuppdrag och användare, och samma teknik passar inte överallt. Omställningen kan gå snabbare och bli betydligt mer kostnadseffektiv om styrmedlen samtidigt driver på introduktionen av el, vätgas, biometan/e-metan och andra förnybara drivmedel. Om styrningen blir för ensidigt inriktad på elektrifiering finns

en risk att fossil bensin och diesel blir kvar onödigt länge i de segment där elektrifiering är svårare att genomföra.

Det finns dessutom bredare samhällsnyttor med att skapa goda förutsättningar för ökad produktion och användning av fossilfria gaser. Ökad användning av biometan och vätgas kan, utöver utsläppsminskningar, bidra till bland annat försörjningstrygghet, krisberedskap, regional utveckling, arbetstillfällen och minskat importberoende.

För biometan som drivmedel har marknadsutvecklingen bromsats de senaste åren av försämrade konkurrensförutsättningar. Det beror bland annat på den tillfälligt slopade skattebefrielsen, den sänkta reduktionsplikten, sänkta drivmedelsskatter och att massbalanserad importerad biometan beskattas som naturgas. För vätgas som drivmedel saknas fortfarande styrmedel som skapar efterfrågan och stimulerar produktion. Det här är olyckligt både ur klimatsynpunkt och för Sveriges försörjningsberedskap. För att hela vägtrafiken ska kunna ställa om behöver politiken skapa långsiktiga och konkurrenskraftiga villkor även för biometan, e-metan och vätgas.

Energigas Sverige delar utredningens syn att omställningen kräver ett paket av styrmedel och åtgärder. Våra ställningstaganden till de enskilda förslagen ska därför ses i ett sammanhang. Om endast delar av den föreslagna styrningen genomförs kan förutsättningarna förändras, och därmed också vår bedömning av enskilda förslag.

Vi konstaterar också att utredningens samlade förslag, om de genomförs fullt ut, endast med relativt liten marginal bedöms vara tillräckliga för att Sverige ska nå sina klimatåtaganden inom ESR-sektorn. Om någon del av förslagen inte genomförs ökar därför risken att åtagandena inte nås, om inte bortfallet kompenseras genom kraftfullare åtgärder inom andra styrmedel.

Energigas Sverige anser också att det är en betydande brist att utredningens förslag i så hög grad har dimensionerats utifrån Sveriges ESR-åtaganden och målet om nettonollutsläpp 2045, medan exempelvis det nationella etappmålet för inrikes transporter till 2030 inte har beaktats. En sådan inriktning riskerar att lägga för liten vikt vid behovet av utsläppsminskningar och omställning i närtid. En långsammare omställning innebär högre ackumulerade utsläpp och kan också leda till högre samhällsekonomiska kostnader över tid. Det förlänger också Sveriges beroende av importerade fossila bränslen och den sårbarhet som följer med det.

Kapitel 10 Förslag om reduktionsplikt

Nya nivåer i reduktionsplikten (10.2.1)

Energigas Sverige tillstyrker förslaget att höja reduktionspliktsnivåerna
Energigas Sverige delar utredningens bedömning att reduktionspliktsnivåerna behöver höjas. Vi instämmer också i att den tidigare sänkningen av reduktionsplikten har försvårat möjligheterna att nå såväl Sveriges EU-åtaganden som de nationella klimatmålen, och att den mindre höjningen 2025 inte var tillräcklig. Energigas Sverige tar dock inte ställning till om ett inblandningskrav är att föredra framför ett nationellt handelssystem. Vi instämmer däremot i att det kan vara vanskligt att ersätta befintligt styrmedel med ett helt nytt svenskt system i nuläget, och att en höjd reduktionsplikt inte utesluter att ett handelssystem införs i ett senare skede. Vi understryker också vikten av att den svenska styrningen så långt som möjligt harmoniseras med motsvarande regelverk inom övriga EU.

Beredskap behövs för en långsammare elektrifieringstakt än prognostiserat
Samtidigt bedömer vi att de föreslagna reduktionsnivåerna riskerar att vara otillräckliga för att Sverige ska nå sina klimatåtaganden om elektrifieringen inte utvecklas i den takt som utredningen förutsätter. Det talar för att det bör finnas beredskap att skärpa reduktionsnivåerna ytterligare eller

förstärka andra styrmedel. Gasformiga fossilfria alternativ som biometan, e-metan och vätgas kan i ett sådant läge spela en viktig roll för att ändå driva omställningen framåt och bidra till de utsläppsminskningar som behövs.

Biometan, vätgas och el har missgynnats av den sänkta reduktionsplikten
Den tidigare sänkningen av reduktionsplikten har påtagligt försämrat konkurrensförutsättningarna för biometan, vätgas och el som drivmedel. Effekten har förstärkts ytterligare av omfattande skattesänkningar på bensin och diesel, vilket sammantaget har gynnat fortsatt användning av fossila drivmedel. Därmed har också förutsättningarna försämrats för att åstadkomma utsläppsminskningar i vägtrafiken genom fossilfria alternativ utanför reduktionsplikten. Det är en olycklig utveckling som behöver brytas snabbt. En höjd reduktionsplikt är därför viktig inte bara för att öka utsläppsminskningarna inom själva plikten, utan också för att förbättra konkurrensförutsättningarna för andra fossilfria alternativ som behöver växa för att bidra till en bredare och långsiktigt hållbar omställning.

En långsiktig reduktionsbana till 2040 behöver beslutas snarast
Det är en allvarlig brist att utredningen inte föreslår några konkreta reduktionsnivåer efter 2030.[1] Politiken behöver snarast besluta om en tydlig och långsiktig reduktionsbana till 2040, i linje med den framförhållning som exempelvis Tyskland har valt att skapa. Underlag för ett sådant beslut behöver tas fram och remitteras skyndsamt. Slutmålet är tydligt: senast 2045 ska de fossila bränslena vara utfasade. För att Sverige ska klara det behöver marknadens aktörer redan nu få en bild av hur de lagstadgade kraven utvecklas 2031–2040. Det gäller även om medlemsstaternas ESR-åtaganden efter 2030 ännu inte är fastställda. Justeringar kan vid behov göras i samband med kontrollstationer. Utredningens principiella inriktning – att den samlade styrningen ska ge incitament för en årlig användning av förnybara drivmedel som i jämn takt anpassas till den prognostiserade drivmedelsanvändningen 2045 – ger inte den konkreta vägledning som marknadens aktörer behöver för att fatta långsiktiga investeringsbeslut.

Etappmålet för inrikes transporter bör beaktas så länge det gäller
Energigas Sverige anser att utredningsdirektiven hade en alltför snäv utgångspunkt. Utredningen har haft i uppdrag att utveckla reduktionsplikten främst utifrån Sveriges ESR-åtagande, transportmålen i RED och en utfasning av fossila bränslen till 2045, medan det nationella etappmålet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter till 2030 inte har varit dimensionerande. Energigas Sverige är medveten om att det pågår en politisk diskussion om etappmålet, men så länge riksdagen inte beslutar något annat bör även det målet beaktas vid den fortsatta utformningen av styrmedlen. Det talar för en högre ambitionsnivå i reduktionsplikten än den utredningen föreslår, en mer kraftfull kompletterande styrning för utsläppsminskningar utanför reduktionsplikten eller en kombination av dessa. Måluppfyllelsen behöver också följas upp om elektrifieringen går långsammare än förutsatt. I avvägningen mellan olika åtgärder behöver även tillgången på och prisutvecklingen för exempelvis HVO beaktas, så att en ytterligare höjning av reduktionsplikten inte driver upp drivmedelspriserna till orimliga nivåer.

Bör biometan omfattas av reduktionsplikten? (10.3.5)

Utredningen bedömer att biometan inte bör bli reduktionspliktigt drivmedel och att biometan även fortsättningsvis i stället bör främjas genom skattenedsättningar.

Att biometan inte omfattas av reduktionsplikten till och med 2030 anser Energigas Sverige är ett klokt vägval. Fram till dess omfattas biometan av skattebefrielse, och det finns därför skäl att gå varsamt fram med större förändringar på kort sikt. Biometan bidrar dessutom till att Sverige når transportmålen i RED. Det är viktigt att undvika förhastade förändringar, som inte är tillräckligt analyserade, och som riskerar att försämra biometanens konkurrensförutsättningar och Sveriges möjligheter att nå dessa mål.

[1] Samma allvarliga brist gäller subkvoterna, se sidan 8.

Frågan om biometan bör omfattas av reduktionsplikten *efter* 2030 är mer komplex. Energigas Sverige delar dock inte utredningens bedömning att en inkludering riskerar att tränga undan elektrifiering. Om en inkludering kan stärka den pågående utvecklingen mot fler gasdrivna tunga fordon och samtidigt förbättra investeringsförutsättningarna för ökad biometanproduktion bör det snarare ses som en fördel. Flytande biometan används redan i tunga vägtransporter och kan bidra till utsläppsminskningar medan elektrifieringen byggs ut. Lastbilstrafikens utsläpp kan halveras enbart genom att byta ut 10 000 diesellastbilar mot biogaslastbilar. Elektrifiering och biometan behöver inte ställas mot varandra. De kompletterar varandra väl och lämpar sig för olika typer av användare och tillämpningar. Omkring 70 TWh fossil bensin och diesel ska fasas ut, vilket är en mycket stor utmaning. För att klara den och nå klimatmålen behövs flera fossilfria lösningar.

Vi delar inte heller bedömningen att en inkludering skulle riskera att låsa in biometan i vägtrafiken och därmed minska den samhällsekonomiska effektiviteten. Tvärtom behövs marknader med tillräcklig betalningsförmåga för att driva investeringar i ny biometanproduktion i Sverige och övriga Europa. Vägtrafiken kan vara – och är redan – en sådan marknad. En växande efterfrågan inom vägtrafiken kan bidra till ökad total produktion och därmed även förbättra tillgången på biometan för exempelvis industri och sjöfart på sikt. Under senare år har också användningen av biometan ökat inom både sjöfart och industri, samtidigt som den har vuxit inom vägtrafiken.

Den avgörande frågan bör i stället vara om en inkludering i reduktionsplikten faktiskt skulle bidra till fler gasdrivna tunga fordon och skapa bättre investeringsförutsättningar för ökad produktion. Svaret, och vår position i frågan, beror i hög grad på hur reduktionsplikten utformas och vilka alternativa styrmedel som annars står till buds.

Tillsammans med våra medlemmar har vi analyserat hur reduktionsplikten skulle behöva utformas för att det ska vara intressant att överväga att inkludera gas i plikten. Analysen, som vi presenterade för utredningen redan hösten 2025, sammanfattas i bilagan till vårt remissvar.

När utredningen nu har presenterat sina förslag konstaterar vi att de inte i tillräcklig utsträckning uppfyller de förutsättningar vi har identifierat. Reduktionspliktens styrande effekt och politiska stabilitet riskerar att vara otillräckliga även efter 2030, inte minst eftersom det saknas en långsiktig reduktionsbana. Därtill är de föreslagna reduktionsnivåerna och subkvoten för avancerade biodrivmedel för låga för att skapa en tillräckligt stark efterfrågan på biometan inom plikten. Om biometan skulle inkluderas behöver nivåerna därför höjas betydligt.

En inkludering förutsätter också en tillräcklig kostnadsskillnad mellan fossila och förnybara drivmedel utöver den styrning som reduktionsplikten i sig ger. Sådana kompletterande styrsignaler finns exempelvis i Finland och Tyskland (se bilaga). Utredningen ger inte några tydliga besked i den delen heller, utöver att frågan om skattebefrielse för avancerade biodrivmedel inom reduktionsplikten bör analyseras vidare. ETS2 kommer med stor sannolikhet inte att skapa en tillräcklig kostnadsdifferens inom överskådlig tid.

Så länge dessa brister och osäkerheter kvarstår anser vi att biometan i första hand bör främjas genom befintliga eller alternativa styrmedel snarare än genom reduktionsplikten, även efter 2030. Skulle regering och riksdag ändå besluta att göra biometan till ett reduktionspliktigt drivmedel behöver reduktionsplikten utformas så att de förutsättningar som anges i bilagan är uppfyllda, så att den faktiskt driver fram en växande efterfrågan på biometan som drivmedel. En inkludering får inte innebära att befintlig användning bara räknas in i plikten utan att marknaden växer. Då försvagas marknaden och investeringar i ökad inhemsk produktion riskerar att hämmas. Det skulle i sin tur göra det svårare att nå klimatmålen och fasa ut fossila bränslen, samtidigt som möjligheterna att stärka svensk resiliens och försörjningstrygghet begränsas.

I likhet med utredningen bedömer även vi att skattebefrielsen för biometan bör kunna förlängas efter 2030. Eftersom möjligheten är beroende av EU:s statsstödsregler bör en fortsatt skattebefrielse ändå inte tas för given, vare sig genom ett nytt statsstödsbeslut från kommissionen

eller genom en lösning inom ramen för EU:s gruppundantagsförordning (GBER). Regeringen bör därför så snart som möjligt driva de processer som krävs för att säkerställa fortsatt skattebefrielse och samtidigt ha en tydlig reservplan.

I god tid behöver det analyseras hur biometan kan inkluderas i reduktionsplikten om skattebefrielsen inte kan förlängas, eller om en motsvarande skattebefrielse för avancerade biodrivmedel inte kan införas med stöd av GBER. Energimyndigheten bör få i uppdrag att ta fram ett konkret förslag, så att en alternativ styrning snabbt kan införas och ett regelmässigt vakuum undvikas. Energigas Sverige bidrar gärna med kunskap och underlag i ett sådant arbete.

Om biogas även framöver ska omfattas av skattebefrielse är det viktigt att den tillämpas konsekvent och teknikneutralt. Skattebefrielsen bör därför även gälla när biometan matas in i ett gasnät utanför Sverige och tas ut någon annanstans i systemet, även utanför Sveriges gränser. Det bör gälla oavsett om den gas som fysiskt levereras vid uttagspunkten är en blandning av naturgas och biometan eller, till följd av rådande flödesriktning, enbart naturgas.
Energigas Sverige har hemställt om en lagändring för att säkerställa teknikneutralitet och likabehandling av biogas, oavsett distributionsform och om gasen är flytande eller gasformig. En generell massbalansprincip, med utgångspunkt i förnybartdirektivet, bör tillämpas vid beskattningen både för gas som distribueras via gasnät och för off-grid-lösningar. För mer information hänvisas till Energigas Sveriges hemställan i frågan (länk).

Frågan behöver lösas skyndsamt för att inte hämma utvecklingen av biometan som drivmedel, inte minst flytande biometan för tunga vägtransporter där elektrifiering är en större utmaning. Att frågan löses är också en grundläggande förutsättning för att fortsatt skattebefrielse ska kunna vara huvudspåret för styrningen av biometan.

Utredningen bedömer att det även bör analyseras om skattenedsättningen för biogas bör ersättas med ett särskilt inblandningskrav för energigaser för att påskynda utfasningen av naturgas i hela ekonomin på ett kostnadseffektivt sätt. Energigas Sverige tar i nuläget inte ställning i sak till en sådan förändring. Frågan är komplex och en eventuell fortsatt utredning bör ske i nära dialog med gasbranschen och Energigas Sverige. Det är viktigt att konsekvenserna för marknaden och industrin, konkurrenskraften och befintliga styrmedel analyseras grundligt. En sådan utredning får samtidigt inte innebära att en ansökan om fortsatt skattebefrielse fördröjs. Den processen bör drivas vidare skyndsamt för att undvika en period av stor osäkerhet och ett vakuum i styrningen.

Bör vätgas omfattas av reduktionsplikten? (10.3.5)

Utredningen bedömer att vätgas i nuläget inte bör omfattas av reduktionsplikten, det vill säga att vätgasleverantörerna inte bör bli reduktionspliktiga. Utredningen föreslår däremot att vätgas och annan RFNBO ska kunna generera utsläppskrediter inom reduktionsplikten. Energigas Sverige välkomnar det förslaget och kommenterar det närmare på sidan 7.

Energigas Sverige tar dock inte ställning till om vätgas bör bli ett reduktionspliktigt drivmedel. För en närmare beskrivning av våra överväganden hänvisar vi till bilagan som vi spelade in till utredningen redan hösten 2025. Det avgörande är i stället att de samlade styrmedlen snabbt skapar en faktisk efterfrågan på vätgas som drivmedel i vägtrafiken, så att marknaden kan börja byggas upp. I dag saknas sådan styrning.

Därför välkomnar vi utredningens förslag i kapitel 10.5.1 att vätgas ska kunna tillgodoräknas inom plikten. Vätgas bör skyndsamt kunna generera krediter inom reduktionsplikten, på motsvarande sätt som el vid publika laddstationer gör i dag. Därutöver behöver en särskild subkvot införas snarast möjligt för att säkerställa en viss efterfrågan på vätgas under marknadens uppbyggnadsfas. Se våra kommentarer till utredningens förslag om subkvot på sidan 8.

Reduktionspliktavgiften justeras (10.4.3)

Energigas Sverige bedömer att utredningens resonemang om avgiftsnivån är rimlig. För RFNBO är det centralt att styrningen säkerställer en faktisk efterfrågan, och avgiften behöver därför vara tillräckligt hög för att det inte ska bli mer attraktivt att betala avgiften än att uppfylla subkvoten. Det bör inte heller finnas något pristak eller andra ventiler som riskerar att urholka efterfrågan, eftersom det skulle öka osäkerheten och försvåra investeringar i en marknad som befinner sig i en tidig uppbyggnadsfas.

Att en kvotpliktsavgift tas ut om subkvoten för RFNBO inte uppfylls, och att systemet med prisgolv och pristak inte tillämpas på subkvoten, framstår som väl avvägt. Det bör ge starkare incitament att faktiskt uppfylla kvoten och därmed skapa en mer förutsägbar efterfrågan på vätgas och annan RFNBO. Om den föreslagna avgiftsnivån är tillräcklig beror på den samlade styrningen och vilka övriga styrmedel som finns på plats.

Reduktionsplikten får uppfyllas genom gasformiga RFNBO (10.5.1)

Energigas Sverige **tillstyrker** utredningens förslag att den som har reduktionsplikt för bensin och diesel ska kunna uppfylla reduktionsplikten genom utsläppsminskningar från leverans av RFNBO. Vi **tillstyrker** även att ordförklaringen av RFNBO ska omfatta gasformiga sådana.

Vätgas och andra RFNBO bör skyndsamt kunna generera krediter inom reduktionsplikten, på motsvarande sätt som el vid publika laddstationer gör i dag. Eftersom det i dag i princip saknas styrmedel som skapar efterfrågan på vätgas och e-metan som drivmedel är en sådan möjlighet central för att marknaden ska börja utvecklas. Det är särskilt viktigt eftersom RFNBO, till skillnad från exempelvis biometan, inte kan främjas genom skattebefrielse inom ramen för dagens EU-regelverk. Därför är det mycket positivt att utredningen föreslår en lösning där gasformiga RFNBO kan generera krediter inom reduktionsplikten.

I författningskommentaren till 5 a § i förslaget till lagtext (sidan 703 i betänkandet) framgår tydligt att gasformiga RFNBO, såsom vätgas och e-metan, ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten när de används som drivmedel i vägtrafiken: ”*Att reduktionsplikten får uppfyllas genom gasformiga förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som används för väg följer av punkten 1 eftersom gasformiga förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung innefattas i förnybara och andra fossilfria drivmedel.”*

Vi anser dock *inte* att denna möjlighet faktiskt följer av punkten 1. Enligt punkten 1 i förslaget till 5 a § ska reduktionsplikten uppfyllas genom *inblandning* av förnybara eller andra fossilfria drivmedel. Eftersom gasformiga RFNBO inte kan blandas in i bensin eller diesel blir följden att det av lagtexten inte framgår att reduktionsplikten kan uppfyllas genom gasformiga RFNBO som används i vägtrafiken. Energigas Sverige föreslår därför att punkten 3 i 5 a § kompletteras enligt nedan, med det föreslagna tillägget markerat i fetstil:

5 a §
Reduktionsplikten ska uppfyllas genom

1. *inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel,*
2. *leverans av fossilfri el från en publik laddningsstation,*
3. *leverans av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som används för* ***väg,*** *sjö eller flyg, eller*
4. *leverans av mellanprodukter som är förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och som används för att producera konventionella drivmedel.*

Vi noterar att RFNBO för väg uttryckligen nämns i utredningens förslag till förordningstext. I förslaget till 12 § (sidan 692 i betänkandet) anges exempelvis: *”Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om beräkning av energimängden förnybara bränslen av icke-biologiskt*

ursprung som används för väg, sjö eller flyg". Vi utgår därför från att det rör sig om ett redaktionellt misstag att väg inte nämns i förslaget till lagtext.

För att systemet ska fungera är det viktigt att utsläppsminskningar från leveranser av RFNBO kan tillgodoräknas inom reduktionsplikten även när leverantören själv inte är reduktionspliktig. Energigas Sverige vill därför understryka vikten av att det tydligt framgår av lagstiftningen att sådana krediter kan genereras och överlåtas till reduktionspliktiga aktörer.

Subkvot för RFNBO (10.5.1)

En annan central förutsättning för att bygga upp en marknad för vätgas som drivmedel är en subkvot som faktiskt skapar efterfrågan. Det är positivt att utredningen föreslår en särskild subkvot för RFNBO för 2028–2030. Energigas Sverige anser att en subkvot är en viktig förutsättning för att skapa tillräckliga incitament och en viss garanterad efterfrågan som kan bidra till att bygga upp en marknad för RFNBO generellt, till exempel inom sjöfarten, men också mer specifikt för vätgas som drivmedel i vägtransporter. En sådan subkvot kan också bidra till att få i gång produktion och användning av e-metan.

Energigas Sverige bedömer dock att den föreslagna utformningen, tillsammans med avsaknaden av nivåer efter 2030, riskerar att inte stimulera någon efterfrågan på vätgas som drivmedel. Transportmålen kan visserligen nås genom andra RFNBO-användningar, men då får vätgas som drivmedel ingen stimulans trots att den behövs för den långsiktiga klimatomställningen av vägtrafiken. Den stimulansen behövs här och nu, när tankinfrastrukturen börjar komma på plats och vätgasfordon finns tillgängliga på marknaden.

Den föreslagna nivån på 0,75 procent är låg, samtidigt som subkvoten kan uppfyllas med RFNBO som används även inom andra delar av transportsektorn och i raffinaderier. Uppskattningsvis har inrikes sjöfart tillräcklig kapacitet för att uppfylla hela den föreslagna subkvoten för RFNBO, exempelvis genom att använda RFNBO i Destination Gotlands fartyg.

En subkvot som bidrar till ökad användning av RFNBO i sjöfarten ser vi positivt på. Användning av RFNBO i viss inrikes sjöfart kan dessutom bidra till utsläppsminskningar inom ESR-sektorn. Samtidigt innebär den låga kvoten, i kombination med den breda utformningen, en risk att efterfrågan i stor utsträckning tas om hand av användningar som delvis redan drivs fram av andra regelverk, utan att någon ny marknad för vätgas som drivmedel i vägtrafiken byggs upp. För att subkvoten ska bidra till att bygga upp en sådan marknad behöver den vara tillräckligt stark och utformas så att den säkerställer en faktisk efterfrågan även på vätgas i vägtransporter.

En särskild subkvot för RFNBO som används som drivmedel i vägtrafiken skulle kunna vara en möjlig lösning. Andra alternativ är att begränsa hur stor del av subkvoten som får uppfyllas genom användning utanför vägtrafiken eller att vätgas som används som drivmedel på väg får dubbelräknas. Vi ifrågasätter också om användning av RFNBO i raffinaderier bör kunna användas för att uppfylla subkvoten. Utsläppsminskningen från sådan användning kan redan tillgodoräknas inom reduktionsplikten, och fossil naturgas i raffinaderier kan dessutom ersättas med exempelvis biometan.

Det är en allvarlig brist att utredningen inte föreslår någon utveckling av subkvoten efter 2030. Investeringar i vätgasproduktion, tankinfrastruktur och fordon kräver långsiktiga och förutsägbara spelregler. Energigas Sverige anser därför att en successivt stigande subkvot även efter 2030 behöver beslutas så snart som möjligt.

Även när det gäller själva subkvoten finns behov av att förtydliga den föreslagna lagtexten. Utredningens författningsförslag anger:

5 b §
För bensin och diesel ska den procentsats som anges i 5 § uppnås genom inblandning av

1. *avancerade drivmedel med en procentsats om minst 2 procentenheter för 2028, 2 procentenheter för 2029 och 2 procentenheter för 2030, och*
2. *förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung med en procentsats om minst 0,75 procentenheter för 2028, 0,75 procentenheter för 2029 och 0,75 procentenheter för 2030.*

Eftersom lagtexten anger att kraven ska uppnås genom *inblandning* blir det otydligt hur gasformiga RFNBO, såsom vätgas och e-metan, ska kunna bidra till subkvoten på 0,75 procent. Sådana drivmedel kan inte blandas in i bensin eller diesel. Vi menar dock att utredningen i avsnitt 10.5.1 tydligt föreslår att gasformiga RFNBO ska kunna användas för att uppfylla subkvoten för RFNBO.

Energigas Sverige föreslår därför att lagtexten förtydligas. Det behöver framgå tydligt att även gasformiga RFNBO som används som drivmedel i vägtrafiken får tillgodoräknas för att uppfylla subkvoten.

Vi bedömer att en subkvot som tydligt stimulerar efterfrågan på vätgas som drivmedel i vägtrafiken skulle vara ett kraftfullt och träffsäkert styrmedel som kan ge ett betydande bidrag till marknadsutvecklingen. Samtidigt behöver fler delar av styrningen komma på plats för att omställningen till vätgas ska kunna ta fart. Hela kedjan – från produktion och distribution till användning i fordon – behöver stimuleras. En central del är att omedelbart undanröja de delar av dagens regelverk som motverkar användningen av vätgas som drivmedel. Ett exempel är att vätgas som används i förbränningsmotorer i dag beskattas som naturgas. Ett annat är att vätgasdrivna lastbilar med förbränningsmotor för närvarande inte omfattas av klimatpremien. Regeringen bör verka för att EU:s gruppundantagsförordning (GBER) medger sådant stöd och skyndsamt anpassa de svenska stödreglerna när det blir möjligt.

Det är också viktigt att styrningen sammantaget skapar incitament för inhemsk produktion av RFNBO, inte minst av försörjningstrygghets- och beredskapsskäl. Eftersom det sannolikt är svårt att ställa direkta krav på svensk produktion inom subkvoten kan kompletterande styrmedel behövas. För att svensk produktion av vätgas och e-bränslen ska komma i gång tillräckligt snabbt och i tillräcklig skala bör någon form av riskdelningsmekanism införas, där staten tar en del av den politiska och marknadsmässiga risken under den initiala uppbyggnadsfasen. Energigas Sverige ser även gärna att Bioekonomiutredningens förslag om intäktsgarantier genomförs, eftersom det kan stimulera både storskalig produktion av avancerade biodrivmedel, inklusive biometan från exempelvis skogsrester, och produktion av e-bränslen från biogena koldioxidströmmar.

Subkvot för avancerade biodrivmedel (10.5.1)

När det gäller subkvoten för avancerade biodrivmedel tolkar Energigas Sverige utredningens förslag som att biometan inte kan användas för att uppfylla kraven. Ändå menar utredningen att användning av biometan i transportsektorn är en förutsättning för att Sverige ska nå förnybartdirektivets krav om minst 5,5 procent avancerade biodrivmedel och biogas till 2030. En möjlig förklaring är att utredningens utgångspunkt är att biometan som drivmedel i stället ska främjas genom skattebefrielse.

För sjöfarten fungerar dock skattebefrielsen inte som något incitament för biometan, eftersom sjöfartsbränslen är skattebefriade oavsett om de är fossila eller förnybara. Samtidigt ingår viss inrikes sjöfart i ESR-sektorn och omfattas därmed av de åtaganden som Sverige behöver klara. FuelEU Maritime och EU ETS ger visserligen en ökande styrning över tid, inte minst efter 2030, men det finns i dag ingen särskild subkvot för just avancerade sjöfartsbränslen som biometan. Den styrningen saknas i dag.

Mot den bakgrunden kan det vara lämpligt att även avancerade biodrivmedel och biogas som används i inrikes sjöfart få tillgodoräknas för att uppfylla subkvoten. Det skulle samtidigt motivera en något högre subkvot. Även här är det viktigt att krediter kan genereras och överlåtas till reduktionspliktiga aktörer, även när den aktör som levererar bränslet inte är reduktionspliktig.

Kapitel 11 Förslag på energiskatteområdet

Samlad samhällsnytta bör vara utgångspunkten

Energigas Sverige anser att styrmedlen ska ge långsiktiga förutsättningar för omställningen till fossilfria energigaser. Skatter, stöd och rådgivning ska underlätta för hushåll och företag att välja lösningar som minskar fossila utsläpp, samtidigt som reglerna ska vara enkla att tillämpa och medföra så låga administrativa kostnader som möjligt.

Energigas Sverige anser att styrmedlen bör bedömas utifrån hur de bidrar till klimatomställning, beredskap, försörjningstrygghet och konkurrenskraft. Utredningen har ett alltför ensidigt fokus på energieffektivisering och direkt elektrifiering. Elektrifiering är en central del av omställningen, men även fossilfria gaser behövs. Fossilfri metan, gasol och vätgas kan ersätta fossila bränslen i transporter, arbetsmaskiner och industri där direkt elektrifiering är svår eller mindre lämplig.

Energieffektivisering är viktig, men bör vägas samman med andra nyttor. Att ersätta fossila bränslen med fossilfria som exempelvis biometan eller fossilfri vätgas kan ge stor klimatnytta även om energianvändningen är oförändrad eller ökar. En sådan omställning kan också stärka försörjningstryggheten. Styrmedlen behöver därför utgå från den samlade nyttan och verksamheternas förutsättningar.

En enhetligare energibeskattning

Energigas Sverige delar utredningens princip att fossila utsläpp ska prissättas en gång. När utsläppen omfattas av EU ETS (1 eller 2) bör de därför inte samtidigt belastas med koldioxidskatt. Vi har ingen principiell invändning mot att energi- och koldioxidskatten slås samman, om det leder till enklare och tydligare regler. En sammanslagning innebär dock inte i sig att den totala beskattningen minskar. Den samlade kostnaden för skatt och utsläppsrätter behöver därför analyseras. Skattenivåerna behöver ta hänsyn till hushållens och företagens kostnader, samtidigt som det ska finnas tydliga ekonomiska incitament att ersätta fossila bränslen med fossilfria (avsnitt 11.2.1–11.2.3, s. 501–512).

Det måste säkerställas att biogaser (med den definition som gäller enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi och som inkluderar alla biogena gaser) även efter omläggningen är helt skattebefriade under den nuvarande godkännandeperioden. Definitionen omfattar sedan den 1 juli 2026 även bland annat biogasol och biogen vätgas. Även andra befintliga skattebefrielser och skattenedsättningar, som till exempel dagens befrielse från koldioxidskatt för bränslen som används i industrins tillverkningsprocesser inom EU ETS 1, behöver tas om hand när två skatter blir en, så att de inte går förlorade genom en ändrad skattestruktur.

Motivet bakom dagens koldioxidskattebefrielse inom ETS 1 behöver också vara tydligt i den nya skattestrukturen. Att skatterna slås samman får inte medföra att denna befrielse över tid urholkas genom skattehöjningar i syfte att harmonisera beskattningen mellan sektorer (avsnitt 11.2.3, s. 504–512).

Utredningen uppmärksammar själv risken för att sänkt beskattning av naturgas kan försämra biogasens konkurrenskraft vid uppvärmning (avsnitt 11.2.3, s. 507). Den samlade kostnaden för skatt och utsläppsrätter behöver därför analyseras för olika användningar av naturgas och gasol och jämföras med kostnaden för fossilfria alternativ. Det är viktigt att förändringarna ger fortsatt

tydliga ekonomiska incitament att välja fossilfria alternativ som exempelvis biometan, biogasol och fossilfri vätgas.

Även konsekvenserna för mindre industri behöver klarläggas. Som utredningen konstaterar sammanfaller gränsen mellan ETS 1 och övriga verksamheter inte fullt ut med vilka företag som är utsatta för internationell konkurrens (avsnitt 11.2.3, s. 509). Beskattningen behöver därför bedömas utifrån företagens faktiska konkurrensförhållanden och möjligheter att ställa om.

Beskattning av bensin och diesel

Energigas Sverige **tillstyrker** inriktningen att höja beskattningen av bensin och diesel. De senaste årens skattesänkningar har försämrat konkurrensförutsättningarna för bland annat biometan. En höjd beskattning bör, tillsammans med reduktionsplikten, minska användningen av fossil bensin och diesel och stärka incitamenten för omställning genom *både* elektrifiering och övergång till andra fossilfria drivmedel. Skattehöjningens storlek behöver bestämmas utifrån den samlade kostnaden för skatt, ETS 2 och reduktionsplikt, med hänsyn till konkurrenskraft, beredskap och försörjningstrygghet (avsnitt 11.3.1, s. 513–518).

Beskattning av gas som drivmedel och behovet av massbalans

Energigas Sverige **avstyrker** förslaget om höjd beskattning av naturgas och gasol som drivmedel (avsnitt 11.3.2, s. 518–519). Skälen till vårt ställningstagande utvecklas nedan.

Utredningen uppmärksammar att en del importerad, massbalanserad flytande biometan enligt dagens regler beskattas som naturgas (avsnitt 11.3.2, s. 519). En skattehöjning kan därmed fördyra även viss biometan. Skattelagstiftningen behöver skyndsamt ändras så att skattebefrielsen omfattar även massbalanserad biometan, oavsett om den är importerad eller producerad i Sverige.

Energigas Sverige hemställde den 17 december 2025 om att skattebefrielsen ska kunna tillämpas oavsett distributionsform och om gasen är gasformig eller flytande. Spårbarheten ska säkerställas genom ett tillförlitligt massbalanssystem med koppling till unionsdatabasen och skydd mot dubbelräkning. Motsvarande hantering bör möjliggöras för andra biogena gaser. Detta behöver genomföras skyndsamt oavsett hur förslaget om höjd drivmedelsbeskattning hanteras.

Även fossilfri vätgas i förbränningsmotorer behöver beaktas. Enligt Skatteverkets ställningstagande den 22 februari 2021, dnr 8-790631, beskattas sådan vätgas enligt naturgasens skattesatser, trots att vätgas inte innehåller kol. Förslaget om höjd beskattning av naturgas får inte samtidigt leda till höjd beskattning av sådan vätgas.

Energigas Sverige stödjer principen om en mer enhetlig beskattning mellan fossila bränslen som används som drivmedel och uppvärmning, men så länge en höjd skatt på naturgas faktiskt innebär att skatten för massbalanserad biometan och viss fossilfri vätgas därmed också höjs är det inte acceptabelt.

Under 2025 utgjorde biogas 98 procent av den gasformiga fordonsgasen och 77 procent av den flytande fordonsgasen, enligt SCB:s fordonsgasstatistik. Utmaningen är därför framför allt att öka den totala användningen av biometan och ersätta diesel, snarare än att genom höjd naturgasskatt påverka en redan hög biogasandel. Naturgasen behövs ibland fortfarande som komplement när tillgången på biometan inte räcker till eller leveranserna störs. Det stärker försörjningstryggheten och minskar risken för den som investerar i gasfordon och tankinfrastruktur.

Långsiktiga skattevillkor för biometan och biogasol

Energigas Sverige **tillstyrker** att möjligheterna till skattenedsättning för avancerade biodrivmedel ska analyseras vidare (avsnitt 11.5.1, s. 526–529). För gasernas del behövs ett tydligt arbete för att säkerställa långsiktiga skattevillkor för biometan och biogasol efter 2030. Målet bör vara fortsatt full skattebefrielse. Företagens investeringar har långa ledtider och villkoren behöver klarläggas i god

tid innan nuvarande godkännanden löper ut vid utgången av 2030. Skattereglerna behöver också medge massbalans med säkerställd spårbarhet.

Kapitel 13 Förslag för ökad acceptans och kompensation

Förutsägbara villkor och tillgängliga alternativ

Energigas Sverige delar bedömningen att klimatpolitiken behöver vara långsiktig och förutsebar och ge förutsättningar för bibehållen och stärkt konkurrenskraft (avsnitt 13.1, s. 557–558). Acceptans för omställningen kräver dock också att hushåll och företag har tillgång till praktiskt genomförbara och ekonomiskt rimliga alternativ. Åtgärderna behöver därför omfatta både elektrifiering och övergång till fossilfria bränslen.

Förutsägbarhet är särskilt viktig för företag som redan har investerat i förnybara lösningar. Ändrade skattevillkor, osäkra stödregler och sena myndighetsbesked kan försämra lönsamheten i genomförda investeringar och fördröja nya. Tydliga och långsiktiga villkor är därför viktiga för både acceptansen och konkurrenskraften. Acceptans för omställningen kräver också investeringar som gör fossilfria alternativ tillgängliga. Statlig riskdelning, exempelvis genom intäktsgarantier, kan skapa tryggare förutsättningar för storskalig inhemsk produktion av avancerade biodrivmedel, biogaser och e-bränslen. Det kan öka tillgången till alternativen och på sikt bidra till lägre omställningskostnader för hushåll och företag. Sådana åtgärder bör därför ses som ett komplement till kompensation för ökade kostnader. Energigas Sverige anser att detta perspektiv behöver få större utrymme i utredningens förslag.

Sänkt elskatt som kompensation

Sänkt elskatt kan minska kostnaderna för hushåll och företag och underlätta elektrifiering. Energigas Sverige anser dock att sänkt elskatt behöver kompletteras med åtgärder som gör fler fossilfria alternativ tillgängliga (avsnitt 13.2, s. 560–566). Energigas Sverige **tillstyrker** att den generella kompensationen för ökade drivmedelskostnader ges på andra sätt än genom sänkta kostnader för fossila drivmedel, så att styreffekten från ETS 2 bevaras.

För den som har begränsade möjligheter att elektrifiera behövs förutsättningar att byta till exempelvis biometan eller andra fossilfria bränslen.

Förstärkt rådgivning om energi och klimat

Energigas Sverige **tillstyrker** förstärkt energi- och klimatrådgivning (avsnitt 13.3, s. 567–568) men anser att rådgivningen behöver vara teknikneutral och ge en saklig bild av de fossilfria alternativ som är relevanta för mottagaren. Den bör därför även omfatta biogas, biometan och vätgas där dessa är lämpliga lösningar. För företag som använder fossila bränslen bör rådgivningen också belysa möjligheterna att byta till biometan respektive biogasol.

Jämförelserna bör omfatta klimatnytta, totalkostnad, tillgång till tanknings- och laddinfrastruktur samt möjliga stöd. Rådgivningen behöver utgå från hushållens och företagens behov och lokala förutsättningar. Det är särskilt viktigt där avstånden är stora eller möjligheterna till elektrifiering är begränsade.

Kompensation och omställning i särskilt påverkade branscher

Utredningen pekar ut jordbruk, skogsbruk, vattenbruk och fiske som särskilt påverkade av ETS 2 och föreslår att nuvarande skattenedsättning för jordbruksdiesel förlängs tills vidare (avsnitt 13.5, s. 572–573, och 13.5.3, s. 581). Energigas Sverige anser att konkurrenskraften behöver värnas för dessa sektorer men att det samtidigt är viktigt att förbättra möjligheterna att minska fossilberoendet.

Företag som ännu saknar praktiska eller ekonomiska möjligheter att ersätta fossil diesel kan behöva kompensation för ökade kostnader på kort sikt. Samtidigt behövs stöd som gör det lättare att investera i fossilfria lösningar och minskar kostnaden för att använda dem. En fortsatt skattenedsättning för fossil diesel bör därför kombineras med åtgärder som gör det möjligt att gå över till exempelvis biometan, vilket med dagens skattenedsättning på diesel är mycket svårt. Stöden behöver också utformas så att företag som redan har gjort sådana investeringar inte får sämre konkurrensvillkor än företag som fortsätter att använda fossil diesel.

Omställningsstöden behöver vara teknikneutrala. Jordbruk, skogsbruk och andra berörda verksamheter ska kunna välja den lösning som fungerar bäst utifrån deras behov. Stöden bör därför även kunna omfatta biometan, biogasol och fossilfri vätgas där dessa är lämpliga alternativ. Klimatnyttan bör bedömas utifrån utsläppsminskningen under hela livscykeln. Även behovet av tankinfrastruktur, lagring och distribution behöver beaktas.

Utredningen bedömer att den övervägda biopremien har höga samhällsekonomiska kostnader och försvagar incitamenten för elektrifiering (avsnitt 13.5.2, s. 577–578 och 580). Energigas Sverige anser att svagare incitament för elektrifiering i sig inte är ett tillräckligt skäl att avfärda stöd till fossilfria bränslen. För verksamheter som har svårt att använda el direkt kan sådana bränslen ge stora utsläppsminskningar. Möjligheterna att minska kostnadsskillnaden mellan fossila och fossilfria bränslen bör därför analyseras vidare, med hänsyn till kostnadseffektivitet, tillgången till bränslen och EU:s statsstödsregler.

Det är också viktigt att skilja mellan kompensation för fortsatt fossilbränsleanvändning och stöd till investeringar som minskar fossilberoendet. Begränsade möjligheter till kompensation för ETS 2-kostnader innebär därför inte att samma begränsningar gäller för investeringsstöd som till exempel Klimatklivet och Klimatpremien. Möjligheterna att stödja fossilfria fordon, arbetsmaskiner och tillhörande infrastruktur behöver därför prövas särskilt mot tillämpliga statsstödsregler.

Även mindre industri som använder naturgas och gasol behöver beaktas i det fortsatta arbetet med ETS 2-kompensation. Utredningen pekar på behovet av vägledning från kommissionen om villkoren för sådan kompensation (avsnitt 13.5.3, s. 586). Regeringen bör verka för att vägledningen tas fram och analysera konsekvenserna för dessa företag. Eventuella kvarstående stödbehov behöver bedömas med hänsyn till den föreslagna skattesänkningen på uppvärmningsbränslen inom ETS 2 och företagens samlade kostnad för skatt och utsläppsrätter.

Omställningen bör även bidra till försörjningstrygghet och beredskap. Inhemsk biogasproduktion kan ge både energi och biogödsel. Fossilfri vätgasproduktion kan möjliggöra svensk produktion av ammoniak och mineralgödsel. Det kan minska beroendet av importerade bränslen och insatsvaror och stärka livsmedelsberedskapen. Dessa nyttor bör vägas in i omställningsarbetet, samtidigt som stöden utformas inom ramen för EU:s statsstödsregler. Även intäktsgarantier eller liknande långsiktiga styrmedel bör analyseras som ett sätt att minska investeringsrisken och främja inhemsk produktion av fossilfria gaser. Bioekonomiutredningens modell för intäktsgarantier kan ge vägledning, men behöver anpassas för de aktuella gaserna och deras användning (jfr SOU 2023:15, kapitel 5).

Kapitel 9 Förslag för omställning av fordonsflottan och arbetsmaskiner

Skärpt och förlängd malus för lätta fordon (9.1.1)

Energigas Sverige **tillstyrker** förslaget att malusperioden förlängs från tre till fem år. Vi **avstyrker** däremot förslaget att slopa undantaget från malus för fordon som kan drivas med fordonsgas. Vi anser att det är principiellt rimligt att beskattningen återspeglar gasfordonens betydligt bättre miljö- och klimatprestanda jämfört med bensin- och dieselfordon.

Vi ser samtidigt skäl att se över hur undantaget utformas för fordon som kan drivas med både gas och annat drivmedel. Undantaget från malus bör ges till fordon som har goda tekniska förutsättningar att använda gas som huvudsakligt drivmedel, exempelvis utifrån gastankens storlek, räckvidden på gas eller gasens andel av energianvändningen.

Höjt koldioxidbelopp i fordonsskatten (9.1.3)

Energigas Sverige **avstyrker** förslaget att gasfordon ska få samma koldioxidbelopp som bensin- och dieselfordon. Enligt Energimyndighetens drivmedelsrapport har gasbilar mycket låga genomsnittliga växthusgasutsläpp, i nivå med elbilar räknat i gram koldioxidekvivalenter per kilometer. Utsläppen hör till de klart lägsta av samtliga fordonsalternativ i sammanställningen och är nästan 100 procent lägre än för bensin- och dieselfordon.

Mot den bakgrunden är det inte rimligt att beskatta gasfordon på samma sätt som bensin- och dieselfordon. Det skulle dessutom skicka en missvisande signal om biometans klimatprestanda. Det nuvarande lägre koldioxidbeloppet för gasfordon bör behållas.

Nedsättningen av förmånsvärdet för vissa bilar fasas ut (9.1.4)

Energigas Sverige har inga invändningar mot att nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar fasas ut. Flera av utredningens argument framstår som rimliga. Om nedsättningen avvecklas är det klokt att göra det stegvis, i linje med utredningens förslag. Utfasningen bör dock ske teknikneutralt, det vill säga i samma takt för elbilar, laddhybrider och gasbilar.

Klimatpremien för tunga fordon förlängs till 2030 (9.2.1)

Energigas Sverige **tillstyrker** att klimatpremien för tunga el- och gasdrivna lastbilar förlängs till åtminstone 2030. Klimatpremien är ett viktigt styrmedel för att fler åkerier ska kunna välja fossilfria alternativ. Vår utgångspunkt är att premien bör finnas kvar till dess att totalkostnadskalkylen för el- och gasdrivna lastbilar, inklusive de incitament som ges av andra styrmedel, hamnar i paritet med motsvarande dieseldrivna alternativ.

Tidpunkten för när klimatpremien kan fasas ut beror på hur den samlade styrningen utvecklas, bland annat genom drivmedelsskatter, avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering och reduktionspliktens utformning. Målet bör vara att de rörliga kostnaderna för tunga el- och gasdrivna lastbilar successivt blir så konkurrenskraftiga att klimatpremien inte längre behövs. Där är vi dock inte i dag, och enligt vår bedömning kommer vi inte heller att vara där under de närmaste åren, även om utredningens övriga förslag genomförs.

Vi vill även understryka att vätgasdrivna lastbilar med förbränningsmotor bör omfattas av klimatpremien så snart EU:s gruppundantagsförordning (GBER) medger det. Det är mycket viktigt eftersom styrmedlen för att bygga upp en marknad för vätgas som drivmedel i dag är otillräckliga och inte heller blir tillräckliga genom utredningens förslag.

Förenklade regler för införande av miljözoner (9.2.4)

Energigas Sverige **tillstyrker** förslaget. Det är positivt att reglerna utformas så att kommuner kan använda miljözoner för att stödja introduktionen av lätta lastbilar och tunga fordon som drivs med el eller gas. Förslaget bör genomföras skyndsamt.

Arbetsmaskiner med nollutsläpp upp på dagordningen i EU (9.3.1)

Energigas Sverige delar utredningens bedömning att Sverige bör fortsätta verka för att efterfrågan på arbetsmaskiner med nollutsläpp stimuleras på EU-nivå. Här vill vi understryka att vätgasdrivna arbetsmaskiner självklart ska omfattas av begreppet nollutsläpp.

Därutöver är det viktigt att såväl EU-regelverk som nationella styrmedel även stimulerar användningen av biometandrivna arbetsmaskiner. Vi lyfter det särskilt eftersom definitioner av nollutsläpp inte alltid omfattar biometandrift, trots att biometan kan ge minst lika låga klimatutsläpp som el- och vätgasdrift. Biometandrivna arbetsmaskiner kan bidra till stora utsläppsminskningar inom användningsområden där elektrifiering är mer utmanande, exempelvis för traktorer.

Inom jordbruket är biometan särskilt intressant eftersom stora traktorer och arbetsmaskiner ofta har höga effektbehov, långa arbetspass och används där laddinfrastruktur saknas. Stora batterier kan också innebära högre kostnader och ökad vikt, vilket i vissa användningar kan bidra till markpackning och därmed påverka exempelvis skörden negativt. Biometan kan dessutom produceras lokalt från exempelvis gödsel och växtrester och därmed bidra till både minskade utsläpp, ökad självförsörjning och stärkt krisberedskap i livsmedelsproduktionen.

Förläng och samordna klimatpremien för arbetsmaskiner (9.3.2)

Energigas Sverige **tillstyrker** att klimatpremien för arbetsmaskiner behålls och förlängs. Stödet bör dock även omfatta biometandrivna arbetsmaskiner. Om EU:s statsstödsregler begränsar den möjligheten bör Sverige verka för att regelverket utvecklas så att även sådana investeringar kan stödjas. Som framgår i stycket ovan kan biometandrivna arbetsmaskiner bidra till stora utsläppsminskningar inom användningsområden där elektrifiering är mer utmanande, exempelvis för traktorer inom jordbruket. Vi instämmer också i principen att premien bör fasas ut när totalkostnadskalkylen, inklusive effekten av andra styrmedel, är i nivå med motsvarande dieseldrivna alternativ.

Energigas Sverige tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och står gärna till förfogande för fortsatt dialog och eventuella frågor med anledning av utredningens förslag eller vårt remissvar.

Med vänliga hälsningar,

Ellenor Grundfelt
Strategichef
Ansvarig styrmedel

Anna Wallentin
Avdelningschef
Marknad och Kommunikation

Linus Klackenberg
Ansvarig Produktion

ENERGIGAS SVERIGE

BILAGA TILL REMISSVAR – Energigas Sveriges inspel till utredningen sep 2025

Om det här dokumentet

I det här dokumentet försöker Energigas Sverige besvara följande fråga: Hur behöver reduktionsplikten vara utformad för att det ska vara intressant att överväga inkludering av gas i plikten? Energigas Sverige tar i nuläget inte ställning till huruvida gas bör inkluderas i reduktionsplikten eller inte. Det är en komplex fråga som vi fortsätter att analysera och som i hög utsträckning beror på vad alternativet är. Ingången för vår analys är att ett inkluderande av biogas eller vätgas ska leda till ökad produktion och användning av dessa gaser som drivmedel. Det bidrar i sin tur till flera viktiga samhällsmål såsom Sveriges nationella klimatmål och EU-åtaganden, utfasning av fossila bränslen samt ökad resiliens och försörjningstrygghet.

Vi känner till de styrmedel som finns i dag, men vi vet inte hur dessa kommer att utvecklas under de kommande åren. För biogas gäller i dagsläget skattebefrielse, produktionsstöd och investeringsstöd genom Klimatklivet – insatser som tillsammans driver på både produktion och användning av biogas som drivmedel. Men hur länge kommer de att finnas kvar? Kommer det komma ett nytt energiskattedirektiv, och hur kommer det i så fall vara utformat och påverka den skattebefrielse som tillämpas idag? Förlängs produktionsstödet efter 2027, och hur långsiktig blir en sådan lösning?

Vätgas har ett svagare utgångsläge. Vätgas som används i förbränningsmotorer beskattas idag som naturgas, utan skattebefrielse, vilket utgör ett tydligt hinder för marknadsutvecklingen. Därtill saknas ändamålsenliga stöd eller andra styrmedel som stimulerar vätgasproduktion. Ett nytt energiskattedirektiv kan lösa skattefrågan, men det återstår att se hur politiken ställer sig till exempelvis produktionsstöd i form av intäktsgarantier (CfD) för vätgas.

Ytterligare osäkerhet gäller vilken roll utsläppshandeln kommer att spela framöver och hur det påverkar koldioxidskatten i Sverige. Effekterna av det nya EU-gemensamma handelssystemet (ETS 2) är ännu oklara, både på kort och lång sikt. Det är också ovisst om ett nationellt handelssystem kommer att införas, enligt tidigare förslag från regeringens utredare John Hassler. Det återstår även att se om Bioekonomiutredningens förslag om intäktsgarantier blir verklighet – och hur ett sådant system i så fall skulle påverka investeringarna i biogas och vätgas.

Det kan sannolikt finnas scenarier där en inkludering av gas i reduktionsplikten är önskvärt – men också scenarier där det är mer fördelaktigt att gas står utanför systemet. Energigas Sverige fortsätter att analysera frågan utifrån tänkbara scenarier. Tills vidare fokuserar vi på att bidra med vår analys av hur reduktionsplikten behöver vara utformad för att en inkludering av gas ska vara relevant att överväga.

Sammanfattning

Energigas Sverige har ännu inte tagit ställning till om gas bör inkluderas i reduktionsplikten, men vi konstaterar att vissa principer i utformningen är avgörande för att det ska vara ett intressant alternativ att överväga. Nedan sammanfattas några grundförutsättningar som bedöms nödvändiga för att en inkludering ska kunna bidra till ökad produktion och användning av gas som drivmedel.

Lämplig tidpunkt för eventuell inkludering

Om biogas ska inkluderas i reduktionsplikten bör det ske tidigast från 2031. Eftersom det redan finns andra relativt välfungerande styrmedel på plats finns det skäl att gå varsamt fram. För vätgas ser situationen annorlunda ut. Här saknas i dag ändamålsenliga styrmedel. Därför kan en tidigare inkludering vara motiverad, förutsatt att en särskild subkvot för RFNBO införs.

ENERGIGAS SVERIGE

BILAGA TILL REMISSVAR – Energigas Sveriges inspel till utredningen sep 2025

Reduktionsplikten behöver vara långsiktig och politiskt förankrad
Utan en ny, ambitiös och brett förankrad inriktning för reduktionsplikten kan den inte fungera som styrmedel för gas. Biogas bör i så fall fortsatt främjas via andra styrmedel. För vätgas är den politiska förankringen kanske mindre avgörande – eftersom det saknas ändamålsenliga styrmedel idag – men även här behövs långsiktighet.

Reduktionspliktsnivån behöver höjas och öka över tid
Dagens nivå är för låg för att stimulera ökad användning av biogas eller vätgas. En initial höjning krävs för att inkludering ska vara meningsfull, och ytterligare höjningar behövs för ökad volym och utsläppsminskning. En modell för att bedöma lämpliga nivåer bör utvecklas inom ramen för pågående styrmedelsutredning och dess konsekvensanalys (Dir. 2024:98). Marknadseffekterna beror både på nivån och på hur regelverket i övrigt utformas. För vätgas kan exempelvis en subkvot för RFNBO ha större betydelse än den totala pliktnivån.

Subkvoter behöver införas
För att säkerställa utrymme för nyare tekniker bör subkvoter införas: för biogas (avancerade biodrivmedel) och för RFNBO (vätgas/e-bränslen). Annars riskerar dessa alternativ – i synnerhet vätgas och biogas från nya substrat/tekniker – att trängas undan av mer etablerade drivmedel.

Sanktionsavgiften behöver vara effektiv och harmoniserad
Avgiften bör ligga över kostnaden för CO_2-reduktion och vara i linje med andra länders sanktionsavgifter. Samtidigt behöver den vara tillräckligt hög för att driva utvecklingen av nya tekniker. Subkvoter (och/eller dubbelräkning) kan vara sätt att undvika alltför höga sanktionsavgifter och ändå ge tillräcklig stimulans.

Det krävs en fungerande marknad för ”överskott”
Handel med överskott måste fungera väl. Det kräver god likviditet, transparens och långsiktighet. Marknadens förutsättningar stärks om förändringar sker gradvis och förutsägbart.

Systemets trovärdighet och klimatstyrning måste värnas
Gasbranschens kunder vill ofta göra bättre klimatval än vad plikten kräver. Det måste fortsatt vara möjligt, och klimatnyttan får inte dubbelräknas. Systemet som ska säkerställa det måste vara tydligt, trovärdigt och administrativt hanterbart. En utmaning som uppstår om gas inkluderas i reduktionsplikten är att det begränsar kundernas möjlighet att bidra till ökad växthusgasreduktion på totalen. Ökad användning av biogas eller vätgas riskerar att ersättas av ökad försäljning av fossila bränslen till andra aktörer. Klimatnyttan av individuella val blir därmed indirekt: man möjliggör för leverantörer att uppfylla plikten och på sikt en höjd ambitionsnivå. För att det ska fungera krävs det att reduktionsplikten faktiskt justeras upp i takt med att marknaden för biogas och vätgas ökar – annars urholkas drivkraften att välja alternativen med bäst klimatprestanda.

Det krävs en ekonomisk differentiering mellan fossilt och förnybart
För att gas ska kunna inkluderas på ett positivt sätt krävs ekonomisk differentiering mellan fossilt och förnybart. Det kan uppnås via exempelvis ett nytt energiskattedirektiv (ETD), EU:s utsläppshandel (ETS2), ett nationellt handelssystem eller skattenedsättning. Viktigast är att differentieringen är tydlig, stabil och politiskt förankrad.

Övriga frågeställningar för fortsatt analys:

- Ska gas vara reduktionspliktigt drivmedel eller ska gas inkluderas på liknande sätt som el? Energigas Sverige har i nuläget ingen bestämd uppfattning om vilken modell som bör tillämpas.
- Ska dubbelräkning användas för gas? Energigas Sverige föredrar subkvoter framför dubbelräkning men utesluter inte en modell där vissa drivmedelsalternativ får räknas flera gånger för att uppfylla plikten. Harmonisering med andra länder är önskvärt.

- Borde Sverige införa en gemensam kvot för alla drivmedel? Energigas Sverige tar inte ställning i dagsläget. Det är dock viktigt att gas inte får en högre reduktionsplikt än andra drivmedel, eftersom det urholkar styrmedlets effektivitet för gas.

Lämplig tidpunkt för eventuell inkludering

Om gas inkluderas i reduktionsplikten bör det ske med god framförhållning. Beslut om lagändring bör fattas i god tid innan lagändringen träder i kraft.

Lämplig tidpunkt för eventuell inkludering av biogas: Tidigast 2031
Om biogas ska inkluderas i reduktionsplikten så bör det ske tidigast 2031. Skattebefrielsen som gäller för biogas är godkänd av EU-kommissionen till utgången av 2030. Efter flera förlängningar och förstärkningar gäller produktionsstödet för biogas förmodligen till och med 2028, och branschen hoppas på fortsatt förlängning efter det.[2] Därutöver har Bioekonomiutredningens förslag om intäktsgarantier remitterats, även om den politiska viljan att införa intäktsgarantier fortfarande är oklar. En väl genomförd implementering av förslaget kan bidra till ökad storskalig biogasproduktion från skogliga restprodukter, bland annat via förgasning. Det kan även driva på utvecklingen av storskalig e-metanproduktion.

Sammantaget finns i nuläget styrmedel på plats, och eventuellt på gång, som styr mot både ökad produktion och ökad användning av biogas som drivmedel.[3] Det finns alltså anledning och tid att gå varsamt fram med en eventuell inkludering av biogas i reduktionsplikten. Marknadsutsikterna får inte försämras vid en inkludering. Därför bör en eventuell inkludering ske först när vi ser att reduktionsplikten har utvecklats i den riktning som förordas i det här underlaget. Bedömningen är att den utvecklingen sker tidigast om några år – om den alls inträffar. Det är även en fördel att avvakta och se hur både Energiskattedirektivet och effekterna av ETS 2 utvecklas innan beslut fattas om en eventuell inkludering, då dessa regelverk i hög grad påverkar biogasens konkurrenskraft i en reduktionsplikt.

Om Sverige på nytt skulle få problem med skattebefrielsen för biogas förändras förutsättningarna. I ett sådant läge kan en tidigare inkludering av gas i reduktionsplikten bli aktuell, som alternativt styrmedel för att upprätthålla konkurrenskraften för biogas.

Lämplig tidpunkt för eventuell inkludering av vätgas: Så snart som möjligt
Vätgas som används i förbränningsmotorer beskattas som naturgas, utan skattebefrielse, och det saknas ändamålsenliga stöd eller andra styrmedel som stimulerar vätgasproduktion.[4] Vätgas har således ett svagare utgångsläge än biogas.

Mot den bakgrunden, och om inga större förändringar sker i närtid, är det lämpligt att inkludera vätgas så snart som möjligt i reduktionsplikten. Det bör i så fall i möjligaste mån genomföras i linje med de rekommendationer som presenteras i det här underlaget. En särskild subkvot för RFNBO

[2] I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1) föreslås att 1,035 miljarder kronor anvisas till biogasstödet för 2026. För 2027–2028 beräknas ett årligt anslag på 1,085 miljarder kronor. Riksdagen har ännu inte beslutat om budgetpropositionen.
[3] Det nuvarande produktionsstödet är ett viktigt styrmedel för att öka tillgången till biogas – även för andra sektorer som industri och sjöfart. För att möjliggöra produktion och användning i riktigt stor skala krävs dock ytterligare åtgärder. För en samlad bedömning och konkreta förslag, se rapport från Industrins biogaskommission (länk).
[4] Vätgas som används som drivmedel i bränslecell är dock inte skattepliktig. Med ett nytt energiskattedirektiv kan även sådan vätgas bli skattepliktig, men enligt de förslag som diskuteras inom EU skulle minimiskatten för förnybar vätgas i så fall sättas till lägsta nivån.

är avgörande (se sidan 23). Utan den är risken stor att en inkludering inte får någon tydlig effekt på vätgasanvändning i transportsektorn under de kommande åren.

Ytterligare ett argument för att skyndsamt inkludera vätgas är att Sverige, enligt REDIII, *måste* säkerställa att RFNBO utgör minst 1 procent av energianvändningen i transportsektorn senast 2030. Även om kravet gäller hela transportsektorn kan det ge ett viktigt bidrag till måluppfyllnaden att inkludera vätgas i reduktionsplikten några år innan 2030. Svenska staten har medfinansierat pågående utbyggnad av tankstationer för vätgas, för att uppfylla EU-kraven i AFIR[5], men det blir ingen utsläppsminskning om inte hela värdekedjan stimuleras.

Reduktionsplikten behöver vara långsiktig och politiskt förankrad

För att det ska vara intressant att inkludera gas i reduktionsplikten är det viktigt att systemets politiska stabilitet och långsiktighet säkras över tid, vilket sannolikt kräver politiska överenskommelser över blockgränserna. Till exempel behöver kvotnivåerna vara långsiktigt fastställda. Mindre justeringar kan behöva accepteras över tid, men inte så stora sänkningar som den som genomfördes 2024.

Om inte reduktionsplikten ges en ny, ambitiös och långsiktig inriktning, med bred politisk förankring, kommer förtroendet för styrmedlet att förbli för lågt för att ett inkluderande av gas ska kunna förespråkas av gasbranschen. Det gäller i synnerhet inom biogassektorn där alternativa styrmedel är etablerade. Om reduktionspliktens styrande effekt och politiska stabilitet förblir otillräcklig även efter 2030, bör biogas fortsatt främjas genom befintliga eller alternativa styrmedel snarare än genom reduktionsplikten.

Reduktionspliktsnivån behöver höjas och öka över tid

I Sverige har riksdagen beslutat att reduktionspliktsnivån ska vara 10 procent för diesel och 10 procent för bensin under perioden 2025–2030. Den nivån bedöms vara för låg för att driva på en ökad användning av biogas eller vätgas, i synnerhet nu när även elkrediter kan användas för att uppfylla reduktionsplikt.

Med en alltför låg reduktionsplikt blir efterfrågan på gaskrediter svag eller till och med obefintlig. Om gas och flytande höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten bör pliktnivån initialt justeras upp så att den åtminstone motsvarar de volymer som redan finns på marknaden idag och under de kommande åren. Ska systemet driva mot ökade volymer och minskade utsläpp, vilket är önskvärt, krävs det att plikten höjs ännu mer.

I takt med att volymerna gas och höginblandade biodrivmedel ökar behöver reduktionsplikten successivt höjas ytterligare. Annars blir reduktionsplikten ett tak som pressar ner efterfrågan på gaskrediter och/eller leder till ökad andel fossila komponenter i bensin och diesel. Det skulle sannolikt leda till högre utsläpp jämfört med om gas och höginblandade biodrivmedel förblir utanför plikten.

Det är svårt att dra några tydliga slutsatser om önskvärd reduktionspliktsnivå utifrån andra länders nivåer. Marknaderna och övriga förutsättningar är inte helt jämförbara, vilket kan illustreras med det tyska exemplet.

Det tyska exemplet
Den tyska reduktionsplikten på 10,6 procent (2025 års nivå) anses fungera väl som drivkraft för ökad användning av biogas som drivmedel. En anledning är att det finns en fastställd målbana med

[5] Alternative Fuels Infrastructure Regulation, (EU) 2023/1804.

årliga ökningar till 25 procent 2030, samt förslag på ytterligare årliga höjningar till 53 procent 2040.[6] Det ger garantier om en ökad marknad, vilket driver investeringar.

En annan bidragande orsak är den tyska subkvoten för avancerade biodrivmedel, där biogas ofta klarar kriterierna för att tillgodoräknas mot subkvoten. Dessutom dubbelräknas utsläppsminskning från avancerade biodrivmedel som biogas.[7] Det innebär att till exempel gödselbaserad biogas, som ofta har en utsläppsminskning på långt över 100 procent och som dessutom får dubbelräknas, inbringar ett högt värde i plikten. Det finns alltså möjlighet till mycket hög utsläppsminskning per krona om du använder biogas eller biogaskrediter för att uppfylla din reduktionsplikt, vilket både stärker lönsamheten för producenter och ger ett konkurrenskraftigt pris till kund.

Ytterligare en viktig orsak till framgångarna för biogas i Tyskland uppges vara höga HVO-priser och bristande tillgång till HVO som möter de tyska kvalitetskraven. I Tyskland är listan över godkända råvaror mer begränsad än i exempelvis Sverige. Sverige är ett av få länder som tillåter att HVO producerad från animaliskt fett (kategori 3) används för uppfyllande av kvot- eller reduktionsplikt. I Tyskland tillåts det inte. Tysklands reduktionsplikt skiljer sig också från Sveriges genom att den sätter ett tak på biodrivmedel från vissa råvaror, till exempel livsmedels- och fodergrödor samt använda frityroljor. Sammantaget driver de här begränsningarna upp priset på HVO och även efterfrågan på gaskrediter i Tyskland – redan vid relativt låga pliktnivåer.

RFNBO trippelräknas i den tyska reduktionsplikten.[8] Det skapar även en efterfrågan på exempelvis vätgas, trots det högre drivmedelspriset. Från och med 2026 förväntas dessutom en tysk subkvot införas för RFNBO, med en successiv höjning till 3 procent 2030 och 12 procent 2040.

Det tyska exemplet tydliggör att den generella pliktnivån endast utgör en del av helheten; styrmedlets effekter beror i stor utsträckning även på dess utformning i övrigt. Detaljerna i regelverket – inklusive bestämmelser om dubbel- och trippelräkning, subkvoter och tillåtna råvaror – har en avgörande inverkan på marknadsbalansen mellan olika drivmedel, både vad gäller efterfrågan och prisnivåer.

HVO-marknaden får stor påverkan på styrmedlets effekter för gas
Pris och tillgång till HVO kommer i hög grad påverka vilken reduktionspliktsnivå som krävs för att systemet ska driva på en ökad efterfrågan på andra alternativ, som till exempel biogas. Det visar bland annat erfarenheter från Finland. När Sverige sänkte sin reduktionsplikt flyttades HVO-volymer från Sverige till Finland, varpå efterfrågan och pris på gaskrediter sjönk.[9] Även tyska erfarenheter pekar på HVO-marknadens betydelse i sammanhanget. För ett par år sedan, när billigare HVO tillfälligt kom in på den tyska marknaden, sjönk priset på utsläppsminskning från cirka 700 Euro/ton CO_2 till omkring 160–180 Euro/ton CO_2. Intresset för att köpa och sälja gaskrediter sjönk då under en period.

Sammanfattande slutsats om lämplig reduktionspliktsnivå
För att kunna siffersätta en lämplig utveckling av reduktionspliktsnivån, för det fall gas och flytande höginblandade biodrivmedel inkluderas i plikten, behöver en beräkningsmodell med olika scenarier tas fram. Det bör göras inom ramen för *Utredningen om styrmedel för ett fossilfritt samhälle* och den konsekvensanalys som genomförs parallellt med övriga delar av utredningen. Konsekvenserna på marknaden kommer att variera beroende på olika reduktionspliktsnivåer, men också i hög grad

[6] Regeringsförslag 19 juni 2025 (länk).
[7] Dubbelräkningen av avancerade biodrivmedel föreslås dock upphöra från och med 2026 (regeringsförslag 19 juni 2025).
[8] Trippelräkningen av RFNBO föreslås dock fasas ut successivt under perioden 2035–2038 (regeringsförslag 19 juni 2025).
[9] Ungefär samtidigt sänktes den finska kvotplikten. Av den anledningen är det svårt att isolera hur stor del av nedgången i efterfrågan på gaskrediter som kan tillskrivas den ökade HVO-tillgången.

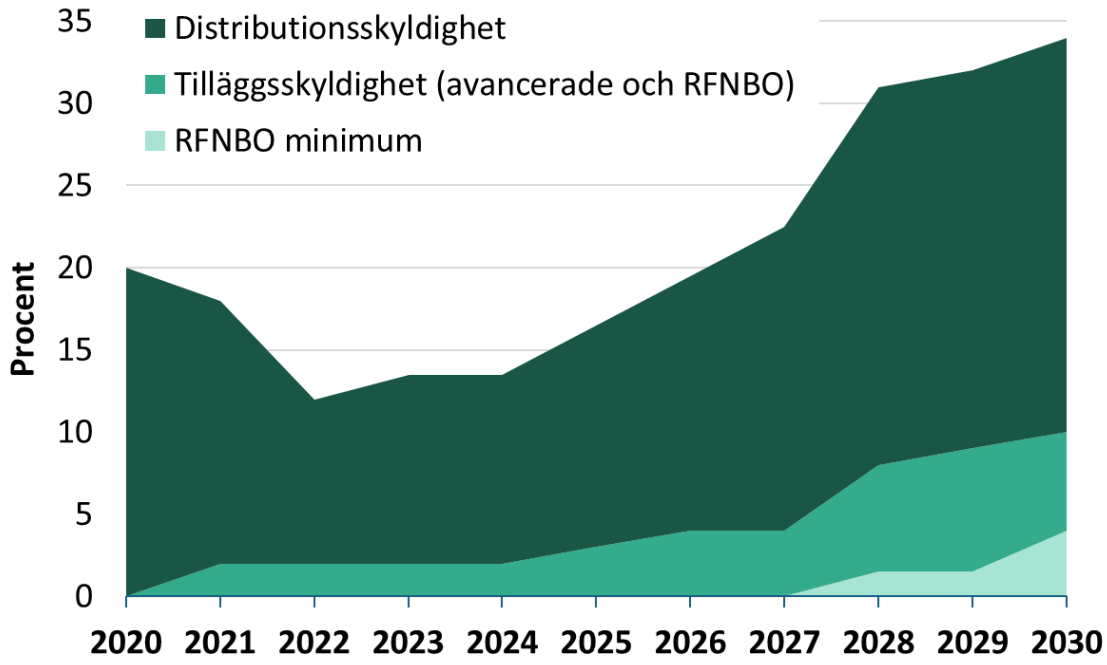
påverkas av hur regelverkets detaljer utformas i övrigt (enligt beskrivningen ovan). För vätgasens genomslag kan till exempel en subkvot för RFNBO ha större betydelse än den totala reduktionspliktsnivån. För biogas kan faktorer som pris och tillgång till framför allt HVO få stor betydelse, i synnerhet om biogas och HVO konkurrerar inom samma kvot. Även utvecklingen av elkrediter kan få betydelse för konkurrenskraften hos de olika drivmedelsalternativen.

Subkvoter behöver införas

Subkvoter kan användas för att skapa en garanterad marknad för tekniker med hög klimatnytta men svagare marknadsposition, förutsatt att sanktionsavgiften sätts tillräckligt högt. Att införa subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO minskar risken att biogas och vätgas trängs undan av HVO eller andra alternativ. Samtidigt kan det vara ett effektivt sätt att stimulera den inhemska drivmedelsproduktionen och på så sätt stärka svensk resiliens och försörjningstrygghet.[10] Införandet av subkvoter ligger också väl i linje med de teknikspecifika målen i förnybartdirektivet (REDIII), vilka Sverige behöver nå.

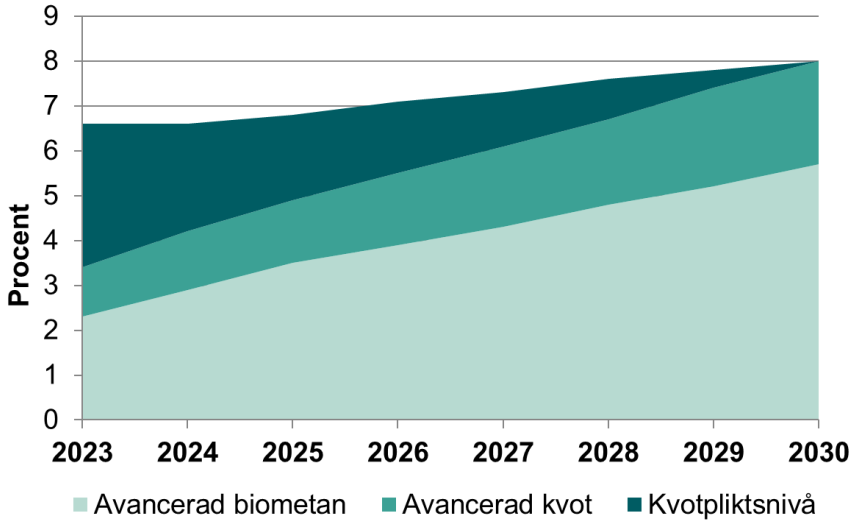
En subkvot signalerar även en tro på teknikerna som subkvoten träffar. Det är viktigt för att undanröja den osäkerhet som finns naturligt ute hos åkerier och andra användare i uppbyggnaden av en marknad. Ju färre frågetecken om marknadens förväntade utveckling, desto lättare att få till stånd den omställning och de investeringar som krävs. I det avseendet kan en subkvot göra stor nytta. Det gäller i synnerhet för vätgas och annan RFNBO som inledningsvis kan förväntas vara dyrare än andra förnybara bränslen och där andra ändamålsenliga styrmedel saknas.

I Finland uppges den så kallade ”tilläggsskyldigheten” vara en viktig drivkraft för ökad biogasanvändning. Se beslutade kvotpliktnivåer i grafen nedan.



[10] Energimyndigheten, *Styrmedel för nya biodrivmedel – Behov och utformning av styrmedel för att främja produktion av biodrivmedel med nya tekniker* (ER 2021:22).

Italien har infört en särskild biogaskvot inom ramen för sin kvotplikt. Se grafen nedan.



Det finns inga subkvoter i den svenska reduktionsplikten idag. En nackdel med subkvoter är att de kan leda till ökade totalkostnader för reduktionsplikten, eftersom billigare utsläppsminskning ibland kan åstadkommas med mer konventionella alternativ. Subkvoter skapar också separata delmarknader som kan få lägre likviditet och svårare prisbildning.

Subkvot för biogas och andra avancerade biodrivmedel
Om biogas inkluderas i reduktionsplikten bör sannolikt en subkvot införas för biogas och andra avancerade biodrivmedel. De avancerade och nyare teknikerna spelar en viktig roll i omställningen, men utan vare sig dubbelräkning (se sidan 27) eller subkvot riskerar de att trängas undan av de mer konventionella alternativen.

Energimyndigheten har redan tidigare föreslagit en riktad kvot som ett effektivt styrmedel för att öka produktion av flytande förnybara drivmedel från utpekade råvaror, som restprodukter från jord- och skogsbruk.[11] Bioekonomiutredningens delbetänkande[12] från 2023 slog dock fast att reduktionsplikt eller skattenedsättning inte är tillräckligt. För att driva investeringar i ny teknik för produktion av avancerade biodrivmedel och RFNBO föreslog utredningen ett tioårigt, auktionsbaserat produktionsstöd med intäktsgarantier. Utredningen såg inga hinder för att kombinera intäkts-garantier med reduktionsplikt och subkvot, men valde att inte ta ställning i frågan. Ett skäl var att RED III vid tidpunkten ännu inte var färdigförhandlat.

Det ska dock noteras att för den biogas som finns på marknaden idag, som har både hög klimat-nytta och en relativt etablerad marknad, kanske inte en subkvot är nödvändig om reduktionsplikten på totalen är tillräckligt ambitiös och om till exempel skatter är gynnsamma. Biogas från exempelvis gödsel har ofta mycket hög klimatnytta, vilket skapar konkurrenskraft i en reduktionsplikt. En djupare analys av om en subkvot är nödvändig skulle därför behöva göras i samband med en kvantitativ scenarioanalys av lämplig reduktionspliktsnivå.

Tills vidare är det rimligt att anta att om en subkvot skulle införas ”i onödan”, det vill säga att den behövdes egentligen inte för att stimulera efterfrågan på biogas, så gör den sannolikt inte heller

[11] Energimyndigheten, *Styrmedel för nya biodrivmedel – Behov och utformning av styrmedel för att främja produktion av biodrivmedel med nya tekniker* (ER 2021:22).
[12] *Förnybart i tanken – ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi* (SOU 2023:15).

skada i systemet. Om biogas och andra avancerade biodrivmedel är konkurrenskraftiga utan subkvot så bör en subkvot för dessa tekniker inte leda till ökade kostnader för reduktionsplikten på totalen.

Utifrån de här resonemangen, och utan en kvantitativ scenarioanalys av reduktionspliktsnivåer och biogasens konkurrenskraft, är vår generella ingång att en subkvot för biogas och avancerade biodrivmedel sannolikt bör införas.

Subkvot för RFNBO
För att reduktionsplikten ska fungera som drivkraft för vätgas och andra e-bränslen krävs en särskild kvot för RFNBO. Vätgas och andra e-bränslen riskerar annars att trängas undan av biogas och andra mer etablerade tekniker. Även om dubbel- eller trippelräkning skulle tillämpas för RFNBO så är bedömningen att det krävs en subkvot, åtminstone inledningsvis, för att garantera en marknadsuppbyggnad för vätgas i vägtransporter.

En subkvot för RFNBO kommer att införas i Finland 2027 (se graf på sidan 21) och i Tyskland finns förslag på att införa det 2026.[13]

Gemensamma eller helt separata subkvoter?
Subkvoter kan utformas antingen som gemensamma eller som helt separata. I Finland anges till exempel att en viss minsta andel av den gemensamma subkvoten för RFNBO och avancerade biodrivmedel ska uppfyllas med RFNBO. Något motsvarande minimikrav finns dock inte för avancerade biodrivmedel. Det innebär att hela den gemensamma subkvoten teoretiskt kan uppfyllas med enbart RFNBO, vilket gör marknaden för avancerade biodrivmedel mer osäker. Samtidigt ges reduktionspliktiga aktörer större handlingsutrymme att välja det mest kostnads-effektiva eller tillgängliga alternativet vid varje tidpunkt. Därmed minskar också kraven på lagstiftaren att försöka förutse och anpassa kvotnivån till framtida marknadsutveckling för respektive teknik.

I det tyska förslaget[14] införs i stället två separata subkvoter: en för avancerade biodrivmedel, som redan tillämpas, och en ny för RFNBO från 2026. Genom denna uppdelning säkras en marknad för båda teknikerna, vilket kan vara en fördel eftersom de har olika tekniska förutsättningar i exempelvis produktionen.

Energigas Sverige har ännu inte tagit ställning till om Sverige bör följa den finska eller den tyska modellen, men konstaterar att frågan kan bli viktig i den fortsatta analysen.

Sanktionsavgiften behöver vara effektiv och harmoniserad

Sanktionsnivån bör kalibreras för att ligga en bra bit över den faktiska kostnaden för CO_2-reduktion. Det skapar styrbarhet. Om sanktionsavgiften är lägre än kostnaden för att reducera utsläppen, kommer aktörer rationellt att välja att betala avgiften i stället för att minska utsläpp, vilket urholkar syftet med reduktionsplikten.

Kostnaden för CO_2-reduktion varierar dock beroende på teknik och råvaror. Olika fossilfria alternativ finns dessutom tillgängliga i olika omfattning. Infrastrukturen är mer eller mindre utbyggd och drivmedelspriser varierar över tid beroende av fler faktorer än bara den svenska reduktions-plikten. Vissa drivmedelsalternativ (exempelvis vätgas) kan också vara dyrare på grund av att marknaden är i ett tidigt utvecklingsstadium. För att reduktionsplikten ska fungera som drivkraft för dessa drivmedel behöver sanktionsavgiften anpassas därefter.

[13] Regeringsförslag 19 juni 2025 (länk).
[14] Regeringsförslag 19 juni 2025 (länk).

Det finns alltså många parametrar att ta hänsyn till då sanktionsavgiften ska bestämmas. En lämplig utgångspunkt är att titta på vilka sanktionsavgifter som tillämpas i andra länder i Europa. För att undvika snedvridning av marknaden är det önskvärt att Sveriges sanktionsavgift är i paritet med andra länders sanktionsavgifter, givet att ovannämnda parametrar också vägs in.

Sveriges nuvarande sanktionsavgift ligger på 4–5 kr/kg CO_2-ekvivalent.[15] I exempelvis Tyskland ligger den på 600 EUR/ton CO_2-ekvivalent, vilket motsvarar omkring 6–7 kr/kg CO_2-ekvivalent (beroende på växelkurs).

Sanktionsavgiften måste också vara hög nog för att utgöra en drivkraft för mer omogna/nya tekniker. Med kraftig prisskillnad mellan olika alternativ kan dubbelräkning och/eller subkvot vara ett sätt att hålla sanktionsavgiften på en rimlig nivå och ändå stimulera investeringar i dessa tekniker.

Sanktionsavgiften för subkvoterna kan sättas till en annan nivå än den som sätts för den generella kvot- eller reduktionsplikten. I exempelvis den finska kvotplikten är sanktionsavgiften 40 Euro/GJ om distributionsskyldigheten inte uppfylls, 30 Euro/GJ om tilläggsskyldigheten inte uppfylls och 55 Euro/GJ om minimikravet för RFNBO inte uppfylls. Om flera av kraven inte uppfylls adderas avgifterna till som mest 125 Euro/GJ.

Det krävs en fungerande marknad för ”överskott”

Själva drivkraften för ökad användning av biogas och vätgas inom en reduktionsplikt uppstår i och med att fordonsgas- och vätgasleverantörernas ”överskott” får allokeras/säljas till ett annat företag. För att reduktionsplikten ska fungera för gas krävs därför att handeln med ”överskott” fungerar väl. God likviditet – med tillräckliga volymer, transaktioner och handlande aktörer – är sannolikt avgörande för att handeln ska fungera effektivt. Transparens, stabilitet och förutsägbarhet är också viktiga förutsättningar, där långsiktiga målbanor spelar en central roll och där väl avvägda förändringar meddelas i god tid. Här bör erfarenheter från andra länder beaktas. I Finland är både volymer och antalet handlande aktörer relativt begränsat. Ändå uppges handeln fungera väl i Finland. Det kan även vara relevant att titta närmare på hur handeln med överskott fungerar i Tyskland.

Systemets trovärdighet och klimatstyrning måste värnas

Avgörande för att det ska bli aktuellt att inkludera gas i reduktionsplikten är att kunderna upplever att systemet (inklusive handeln med gaskrediter) är transparent och trovärdigt. Det behöver också säkerställas att systemet i sin helhet kontinuerligt styr mot minskade växthusgasutsläpp. Bristande tillit till systemet kan allvarligt hämma omställningen.

En utmaning som uppstår om gas inkluderas i reduktionsplikten är att det begränsar kundernas möjlighet att bidra till ökad växthusgasreduktion på totalen. Valet att köra på biogas eller vätgas kommer sannolikt innebära att mer fossila bränslen säljs till någon annan kund i stället, eftersom det inte finns några incitament att sälja mer förnybart än vad reduktionsplikten anger. Kundens val bidrar då inte till en additionell klimatnytta på det sätt som sker idag då biogas eller vätgas säljs utanför reduktionsplikten. Att köpa biogas eller vätgas inom reduktionsplikten ger på systemnivå inte större klimatnytta än reduktionspliktsnivån, som i praktiken blir ett tak för utsläppsminskningen.

Klimatnyttan av individuella val blir i stället indirekt: genom att köpa biogas eller vätgas underlättar man för bränsleleverantörer att uppfylla plikten och möjliggör i förlängningen en höjning av

[15] Avgiften är 5 kr/kg CO_2-ekvivalent för bensin och 4 kr/kg CO_2-ekvivalent för diesel enligt 25 § *Förordning (2025:589) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel*.

ambitionsnivån. Detta förutsätter dock att plikten faktiskt justeras upp när till exempel biogas eller vätgas ökar på marknaden – annars försvagas drivkraften för användare att välja de rena och höginblandade alternativen med bäst klimatprestanda.

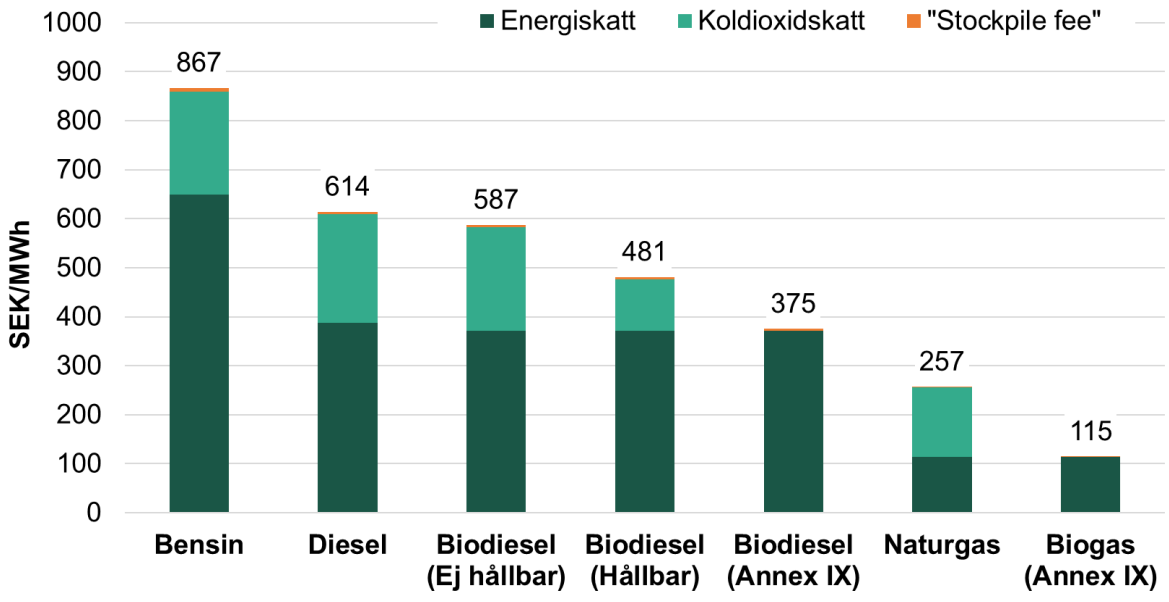
Det är också viktigt att belysa de här frågorna ur kundens perspektiv. Gasbranschens kunder på drivmedelsmarknaden (exempelvis åkerier) och även kundernas kunder (transportköpare) har ofta egna klimatmål, exempelvis inom ramen för GHG Protocol och Science Based Target Initiative. Kunder som aktivt väljer att köpa och använda förnybar gas med hög klimatprestanda vill kunna tillgodoräkna sig klimatnyttan av det valet i sin egen klimatredovisning. Många strävar också efter att göra ett betydligt bättre klimatval än vad reduktionsplikten kräver. Det är viktigt att den möjligheten inte försvinner. En grundförutsättning är att klimatnyttan inte dubbelräknas. Systemet som ska säkerställa det måste också vara trovärdigt, lätt att förstå och enkelt att tillämpa utan alltför stor administrativ börda för vare sig kunder eller drivmedelsleverantörer.

Eftersom några länder redan har valt att inkludera både biogas och vätgas i sina nationella reduktions- eller kvotpliktssystem, vore det värdefullt att studera hur de har hanterat och eventuellt löst de utmaningar som beskrivs ovan.

Det krävs en ekonomisk differentiering mellan fossilt och förnybart

I både Tyskland och Finland ingår gas i den nationella reduktions- respektive kvotplikten. Båda systemen anses bidra till ökad användning och produktion av gas som drivmedel, hittills främst med genomslag för biogas där marknaden är mer etablerad. En viktig reflektion är dock att det finns ytterligare drivkrafter för gas i de här länderna, som i nuläget inte finns för biodrivmedel i den svenska reduktionsplikten.

I Finland tillämpas till exempel en relativt låg bränsleskatt på biogas från råvaror i förnybart-direktivets Annex IX. Skattenivån är avsevärt lägre än för både bensin och diesel, och även jämfört med HVO och annan biodiesel. Se figuren nedan.



Tyskland har samma bränsleskatt för biogas som för fossila bränslen, men tack vare det nationella utsläppshandelssystemet (nEHS) belastas fossila bränslen med en tillkommande kostnad för utsläppsrätter.

Det bör noteras att ovanstående gäller trots att det redan finns särskilda incitament för biogas och vätgas i den tyska reduktionsplikten (subkvot och dubbel/trippel-räkning) och i den finska kvotplikten (subkvot). Incitament som subkvoter och dubbelräkning utesluter alltså inte behovet av ytterligare ekonomisk differentiering mellan fossila och förnybara drivmedel. Tvärtom utgör de parallella verktyg med kompletterande funktion.

Slutsatsen är att om gas ska kunna inkluderas i svensk reduktionsplikt på ett positivt sätt krävs någon form av ekonomisk differentiering mellan fossilt och förnybart, likt den som uppnås i Finland via skatten och i Tyskland via utsläppshandeln.[16] En stabil differentiering skulle potentiellt kunna skapas på sikt genom exempelvis ett reviderat energiskattedirektiv och det nya EU-gemensamma handelssystemet (ETS2) – med eller utan ett parallellt nationellt handelssystem.

Om ett nytt energiskattedirektiv med differentierade minimiskattenivåer inte blir verklighet, behöver en ekonomisk differentiering åstadkommas på annat sätt. En skattenedsättning enligt finsk modell är ett alternativ, liksom den tyska modellen där utsläppshandeln står för klimatstyrningen medan bränsleskatterna främst har fiskal funktion.

Här behöver sannolikt ett vägval göras: Ska klimatstyrningen ligga huvudsakligen i skatten, i utsläppshandeln, eller i en kombination av båda? Energigas Sverige tar i dagsläget inte ställning i den frågan, men konstaterar att någon form av ekonomisk differentiering behövs – även om gas inkluderas i reduktionsplikten. Exakt hur denna differentiering utformas är mindre viktigt än att den bygger på en modell med brett politiskt stöd och därmed har förutsättningar att vara långsiktigt stabil.

Ett produktionsstöd för biogas och vätgas skulle också kunna vara ett alternativ med liknande effekt, men det gäller i så fall enbart inhemskt producerad gas och ger inte samma tydliga differens vid pump. Eftersom produktionsstöd utgör statsstöd kan det dessutom vara – men behöver inte vara – svårare att kombinera med reduktionsplikt jämfört med utsläppshandel eller skattedifferens enligt ett nytt energiskattedirektiv. Intäktsgarantier enligt Bioekonomiutredningens förslag bör dock under alla omständigheter införas och kan med fördel kombineras med riktad kvot i reduktionsplikten. Det är viktigt för att stimulera investeringar i inhemsk produktion av avancerade biodrivmedel med ny teknik och nya råvaror samt RFNBO.

Övriga frågeställningar för fortsatt analys

Utöver det som tidigare lyfts finns ytterligare frågeställningar att beakta i den fortsatta analysen, där Energigas Sverige i nuläget inte har tagit ställning. Nedan presenteras några sådana frågeställningar, tillsammans med en översiktlig genomgång av möjliga vägval och deras respektive för- och nackdelar.

Ska gaserna vara reduktionspliktiga drivmedel eller inte?
Gas kan inkluderas i reduktionsplikten på olika sätt. En variant, som tillämpas i bland annat Finland och Tyskland, är att aktörer som är skattskyldiga för vätgas eller fordonsgas blir reduktionspliktiga. Då gäller samma lagkrav för dem som för bensin- och dieselleverantörerna. Det kan då även

[16] I dag beskattas vätgas som används i förbränningsmotorer på samma nivå som naturgas, i enlighet med principen om beskattning som likvärdigt bränsle – även när vätgasen är förnybar. Om detta inte ändras, riskerar det att fortsatt utgöra ett hinder för ökad användning av vätgas, även om vätgasen inkluderas i reduktionsplikten.

övervägas att undanta mindre aktörer med begränsade volymer – genom ett frivilligt eller obligatoriskt undantag från reduktionsplikt – förutsatt att det finns andra incitament som skattebefrielse och produktionsstöd utanför plikten. Det kan initialt vara motiverat att tillåta frivilligt undantag även för större gasleverantörer, i syfte att möjliggöra en mer gradvis och försiktig inkludering av gas i systemet. En sådan lösning skulle dock försvåra fastställandet av ändamålsenliga kvotnivåer, sanktionsnivåer med mera. Det framstår som osannolikt att lagstiftaren skulle välja en sådan väg.

En alternativ modell är att leverantörer av gas inte blir reduktionspliktiga, men de ges möjlighet att frivilligt sälja gaskrediter till andra aktörer som är reduktionspliktiga. Det är samma princip som idag tillämpas för el som levereras vid publika laddstationer. För att modellen ska fungera för gas krävs dock att andra styrmedel – såsom skattebefrielse och produktionsstöd – fortsatt stimulerar marknaden utanför reduktionsplikten. På så sätt kan till exempel mindre aktörer skyddas från den administrativa börda som reduktionsplikt medför. En annan fördel är att aktörer som bedömer att reduktionsplikten skulle påverka deras verksamhet negativt ges möjlighet att stå utanför systemet. Samtidigt bibehålls möjligheten för kunder att välja drivmedel med högre klimatprestanda än vad reduktionsplikten kräver.

Energigas Sverige har i nuläget ingen bestämd uppfattning om vilken modell som bör tillämpas. Det är en fråga som måste utredas om gas ska bli en del av reduktionsplikten. Det kan även finnas skäl att tillämpa olika lösningar för vätgas och biogas. En möjlig väg framåt är att införa gas i reduktionsplikten stegvis, där gas initialt behandlas på liknande sätt som el under de första åren. Därefter kan gas övergå till att fullt ut omfattas av reduktionsplikten, eventuellt med undantag för mindre aktörer med begränsade volymer.

Bör gas dubbelräknas inom svensk reduktionsplikt?
Enligt REDIII ska avancerade biodrivmedel och RFNBO som används i vägtransporter dubbelräknas mot EU:s förnybartmål. Förnybar el ska räknas fyra gånger. Det varierar dock hur medlemsstaterna räknar inom ramen för sina nationella reduktions- och kvotpliktssystem. Det bestämmer medlemsstaterna själva. Inom svensk reduktionsplikt räknas i nuläget inga utsläppsminskningar flera gånger.

Dubbelräkning inom plikten är, precis som subkvoter, ett verktyg för att förstärka incitamenten för avancerade biodrivmedel och RFNBO. Det används bland annat i Storbritanniens kvotplikt och i den tyska reduktionsplikten, där det uppges ha fungerat som drivkraft för ökad biogasanvändning. I den finska kvotplikten används inte dubbelräkning, men däremot subkvoter.

Trots dess fördelar har dubbelräkning också mött invändningar från olika håll. Kritiken består ofta i att dubbelräkning riskerar att urholka klimatnyttan och trovärdigheten i systemet, eftersom reduktionsplikten då delvis kan uppfyllas utan verklig utsläppsreduktion. Dubbelräkning kan också anses snedvrida konkurrensen mellan olika alternativ.

Generellt föredrar Energigas Sverige subkvoter framför en modell där vissa drivmedelsalternativ får räknas flera gånger för att uppfylla plikten. Samtidigt är vi öppna för sådana lösningar om det bedöms nödvändigt för att till exempel uppnå harmonisering mellan länder, säkerställa rättvis konkurrens mellan olika drivmedelsalternativ, eller hålla nere sanktionsavgifter och drivmedelspriser.

Gemensam kvot för alla drivmedel som ingår i plikten?
I flera andra länder tillämpas gemensam kvot för alla drivmedel, men i Sverige ska reduktionsplikten (i nuläget 10 procent) uppfyllas för både bensin respektive diesel. Det är dock möjligt att använda överskott av utsläppsminskning från bensin till att uppfylla plikten för diesel och vice versa, med vissa begränsningar.

Om gas inkluderas i reduktionsplikten blir en fungerande handel med överskott en central förutsättning för att styrmedlet ska kunna bidra till ökad användning av biogas och vätgas. En likvid marknad, med tillräcklig volym och antal aktörer, är viktig för att sådan handel ska fungera effektivt. Mot den bakgrunden kan det finnas skäl att överväga en gemensam kvot om det i det fortsatta analysarbetet visar sig att det ger bättre förutsättningar för likviditet och fungerande marknads-handel. Energigas Sverige tar i nuläget inte ställning i den frågan, men konstaterar att sådana aspekter behöver vägas in vid en eventuell inkludering av gas i reduktionsplikten.

Energigas Sverige vill också understryka att om Sverige väljer att fortsätta med separata kvoter är det viktigt att leverantörer av fordonsgas eller vätgas inte får en högre reduktionsplikt. Förnybart-andelen i gas är så gott som 100 procent redan. För att styrmedlet ska kunna fungera som drivkraft krävs att leverantörer av biogas och vätgas har möjlighet att sälja sina överskott till andra aktörer, exempelvis leverantörer av bensin och diesel. En högre pliktnivå för gas riskerar att eliminera det överskottet. Reduktionsplikten ger då inga incitament för ökad användning av biogas eller vätgas som drivmedel.