

Till
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande över Promemorian Vissa skattefrågor inför budgetpropositionen för 2013

Bioenergi är idag Sverige största energikälla, och står för 32 procent av slutanvändningen av energi. Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har cirka 300 medlemsföretag i alla led av biobränslekedjan. Svebio har företagsnätverk för biodrivmedel och biooljor som engagerar de flesta av leverantörerna inom respektive sektor. Svebio har samrått med dessa företag vid utarbetandet av detta remissyttrande.

Sammanfattning av Svebios ståndpunkter

- *Då transportsektorns förnybarhetsmål för 2020 nås redan 2012, måste det nu gällande målet höjas för att inte omställningen till ett fossiloberoende samhälle försenas. Målet bör sättas till 25 procent 2020 (inklusive förnybar el).*
- *Besked om hur styrmedlen för rena och höginblandade drivmedel ska utformas efter 31 dec 2013 måste ges snarast. Det bästa styrmedlet är att förlänga skattebefrielsen för biodrivmedel.*
- *Det kvotpliktssystem som föreslås är inte tillräckligt för att nå ett höjt mål 2020 eller målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. För att minska osäkerheten på marknaden bör därför skattebefrielsen förlängas till dess att andra alternativ till kvotplikten har utretts. Tullvillkoren för drivmedels etanol måste kvarstå för att skydda svensk etanolproduktion.*
- *Utan tydliga styrmedel för att gynna fossiloberoende fordon (tung och lätta) kan inte 2030 - målet nås. Redan nu bör därför miljöbilsdefinitionen omarbetas så att den harmoniseras med målet om fossiloberoende.*
- *Det är viktigt att styrmedlen för bränslen och fordon harmoniseras. De förnybara bränslenas klimatnytta måste tillgodoräknas i miljöbilsdefinitionen.*
- *Styrmedel och politik måste vara teknikneutrala och gynna klimatsmart och ekonomiskt hållbara bränslealternativ. En marknadsmekanism som gynnar producenter med högre klimatnytta än lagkraven bör införas för att stimulera investeringar i ny teknik och förbättrade produktionsanläggningar.*
- *De styrmedel som föreslås idag måste fungera långsiktigt och på sikt möjliggöra att samhällets kostnader för transportsektorn täcks.*
- *Sammanfattningsvis konstaterar vi att de förslag som presenteras i promemorian inte kommer att leda till den önskvärda omställningen av transportsektorn. De otillräckliga åtgärderna hotar tvärtom att leda till att utvecklingen avstannar och planerade investeringar i produktion av biodrivmedel ej genomförs.*

Svebios syn på ärendets hantering

Promemorian innehåller ett antal centrala frågor kring styrmedel som berör omställningen av energisystemet och användningen av bioenergi. Vissa av förslagen är sådana att de på ett genomgripande sätt förändrar användningen av styrmedlen, främst när det gäller biodrivmedelsmarknaden.

Enligt Svebios uppfattning borde dessa förslag ha utarbetats i en bredare process, exempelvis inom ramen för en offentlig utredning, där olika intressenter haft möjlighet att medverka för att nå bästa möjliga resultat. Nu har förslagen utarbetats internt i regeringskansliet, och principerna har därefter lagts fast i vårpropositionen 16 april 2012. Remissbehandlingen av denna promemoria känns därför som en formalitet för att uppfylla regeringsformens beredningskrav. Under arbetet i regeringskansliet har inga systematiska kontakter oss veterligt tagits med de berörda branscherna.

Utöver dessa grundläggande brister i beredningsprocessen är remisstiden mycket kort, bara tre och en halv vecka, vilket gör det mycket svårt för remissinstanserna att genomföra fördjupade egna analyser av konsekvenserna av förslagen.

Vi ger i det följande först allmänna synpunkter på politiken för att stimulera omställningen av transportsektorn. Därefter går vi mer i detalj in på de konkreta förslagen i promemorian.

Med sikte på fossiloberoende fordonsflotta 2030 och målet ”inga nettoutsläpp av växthusgaser 2050”

De kortsiktiga besluten inom transportsektorn måste vara underordnade de långsiktiga mål som formulerats av regeringen och riksdagen. Regeringspartierna fastställde i sin energiöverenskommelse 2009 att Sverige 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Målet måste tolkas som att de fordon som då rullar på våra vägar ska kunna drivas med förnybara drivmedel. Eftersom fordonsparken byts ut långsamt och en bil i medeltal används 15 år kräver detta mål att omställningen av fordonsparken och drivmedelsförsörjningen sker fullt ut redan under de närmaste åren, dvs att bilar som då säljs måste kunna drivas med förnybart bränsle. De förslag som presenteras i promemorian kommer inte att leda till en sådan utveckling.

I fordonsflottan ingår även tunga fordon som ser till att de för vårt näringslivs viktiga godstransporter sker. För att uppnå 2030 målet måste även regelverk och styrmedel för tunga transporter ses över. Det är därför förvånande att dessa transporter inte alls nämns i promemorian. Svebio anser att det är viktigt att styrmedel som gynnar användning av förnybar energi i alla transportsektorer sätts på plats.

Nytt mål för 2020 nödvändigt

Sverige har hittills varit framgångsrikt när det gäller att introducera biodrivmedel i transportsektorn. Sverige kommer redan i år att uppnå EU-målet på 10 procent förnybar energi transportsektorn, där mållåret är 2020. Sverige ligger alltså åtta år före tidtabell. Det är troligt att detta försprång kommer att försvinna om inte regeringen snabbt lägger förslag som klagör styrmedlen efter 2013 och höjer målet.

Biodrivmedelsföretagen har tillsammans gjort prognoser över möjlig ökning av produktion och leveranser av biodrivmedel och förnybar el till den svenska transportsektorn. Prognosen visar att det är fullt möjligt att med branschens nuvarande

investeringsplaner klara ett mål på 25 procent förnybar energi i transportsektorn 2020, förutsatt att gynnsamma och långsiktiga ramvillkor för marknadsutveckling. Att vänta till 2020 innan ett nytt mål införs skulle omöjliggöra uppfyllnaden av 2030 målet. Transportsektorn med produktionsanläggningar, investeringar i infrastruktur och fordon kan inte på den korta tidsrymden av 10 år helt ställas om.

Osäkerhet om styrmedlen stoppar investeringarna

Utvecklingen av förnybar energi i den svenska transportsektorn bromsas nu på grund av avsaknaden av tydliga politiska mål och långsiktiga styrmedel. Flertalet projektplaner på nya produktionsanläggningar riskerar att läggas i malpåse eller inte bli av eftersom investeringarna saknar besked om ramvillkoren. Finansiering av stora kapitalkrävande projekt är omöjligt när dagens styrmedel inte sträcker sig längre än 31 december 2013 för både fordon och bränslen och samtliga politiska klimatmål för 8 år framåt redan är uppnådda.

Utan fortsatta investeringar tappar Sverige snabbt den ledarposition vi haft på detta område.

Fokus måste läggas på fossiloberoende teknik

Fossiloberoende kräver fossilfria lösningar. För att fossiloberoende skall uppnås måste de traditionella fossila bränslen så som diesel, bensin och naturgas ersättas med rena hållbara förnybara bränslen, inklusive förnybar el. För att detta ska uppnås måste forskning, investeringar och styrmedel främst riktas på utvecklingen av fossilfria teknislösningar för bränslen, bilar, bussar och lastbilar.

Respekterar gjorda investeringar

Genom tidigare satsningar och ett stort intresse bland bilägare har Sverige idag relativt stora investeringar i fordon och infrastruktur för förnybar energi, både för lätt och tung trafik. Det är därför viktigt att de företag och privatpersoner som har tagit klimatmedvetna val och investerat i ny fossiloberoende teknik kan vara säkra på en fortsatt marknadsutveckling. Detta gäller alla, från innovatörer av nya lösningar, producenter av biodrivmedel och fordon via drivmedelsleverantör till fordonsägare som vill vara säkra på att deras bilar har en gott andrahandsvärde. Skulle styrmedel förändras så att redan genomförda investeringar missgynnas skapas en misstro för nya teknislösningar på marknaden och viljan att investera i fossiloberoende produkter minskar. Redan idag ser vi att investeringar inte blir av på grund av svårigheter att hitta investerare samt rimliga lånevillkor för företagen.

Transportsektorn måste bära sina kostnader

En fossiloberoende fordonsflotta och en starkt minskad energianvändning i transportsektorn utgör en statsfinansiell utmaning. Dels genom en minskning av fossila skatteinkomster och dels genom en minskad skattebas från transportsektorn genom energieffektiviseringar och transportöverflyttningar. Detta är utmaningar som regeringen måste möta. Nya skattemodeller måste komma tillstånd för att täcka samhällets kostnader för transporter när den fossila bränsleanvändningen minskar. Redan nu bör en block- och partiöverskridande utredning genomföras för att utreda hur

Sveriges transportskattesystem ska se ut 2030, för att ge vägledning till utformningen av kommande styrmedel för sektorn. Regeringen kan här arbeta med både energiskatt, så väl höjd koldioxidskatt som på sikt eventuellt differentierad koldioxidskatt, höjd fordonsskatt och trängselskatter eller vägtullar. Det är viktigt att vi redan nu inför ekonomiska marknadsincitament som gynnar biodrivmedel som har en bättre klimatnytta än vad som anges i lagens miniminivå för att erhålla hållbarhetsbesked.

Beskattning av biodrivmedel så som exempelvis energiskatt kommer att på sikt kunna införas för biodrivmedel. Men införandet av denna skatt måste ske i enlighet med marknadsvillkoren för biodrivmedel. Skulle skattebefrielsen tas bort förtidigt skulle detta förstöra marknaden för biodrivmedel så som Biogas, Etanol, HVO, Biodiesel (FAME), Metanol, DME och andra framtida energibärare. En marknad som måste vara livskraftig för att vi ska nå regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Det bör dock i debatten angående statens kostnader för skattebefrielse noteras att biodrivmedel och fossila drivmedel momsbelagda. En moms som har inneburit substantiella inkomstökningar för staten genom de ökade världsmarknadspriserna på olja. Momsintäkterna för bensin och diesel har ökat med drygt 30 % mellan 2001 och 2010. (från ca 18 till 24 mrd kronor). Ökade inkomster från denna moms överstiger i dag den uppskattade intäktsförlusten från skattebefrielse av förnybara biodrivmedel.

Införandet av kvotplikt i Sverige skulle innebära försämrade marknadsvillkor för svensk transportnäring och minska investeringar i nya produktionsanläggningar, ny fordonsteknik, förändringar av befintlig basindustri (vidareutveckling av exempelvis pappersbruk till bioraffinaderier) och utvecklingsbolag som kan ge ökade arbetstillfällen och exportmöjligheter. Vid en så omfattande förändring av transportsektorns styrmedel måste även eventuella konsekvenserna för utvecklingen i andra samhällssektorer beaktas.

Svebios syn på promemorians förslag:

4.1 Ekonomiska styrmedel för biodrivmedel

Vi har svårt att kommentera förslagen i detalj eftersom det idag saknas tillräcklig information för att fullt ut utvärdera förslaget. Svebio vill dock understryka vikten av branschen behov av att snabbt få klara besked om ramvillkoren och målsättningarna för förnybar energi i transportsektorn. Till dess att en offentlig utredning om framtidens styrmedel för transportsektorn har genomförts behöver nuvarande styrmedel förlängas. Införandet av en temporär kvotplikt är inte tillräckligt för att ställa om svensk transportsektor till fossiloberoende.

Regelförändringar under 2013

- Sänkt skattetröskel för skattebefriad låginblandning av etanol från 6,5 procent till 5 procent. Inblandningsnivåer för FAME hålls oförändrade. Vid inblandning som överstiger 5 procent beskattas de hållbara biodrivmedlen med full energi- och koldioxidskatt utfaller, dvs som fossila bränslen.

Förslaget innebär att nivån för låginblandning på kort sikt sänks från 6,5 procent till 5 procent för etanol i bensin, och att koldioxidskatt även fortsättningsvis tas ut på koldioxidneutrala bränslen. Detta strider mot regeringens uttalade klimatambitioner och förstärker den negativa trend av ökade utsläpp från transportsektorn som har setts

under 2011. Vi motsätter oss detta förslag. Vi föreslår istället att skattebromsen tas bort och att inga energi- och koldioxidskatter tas ut på låginblandade biodrivmedel.

- En viss energiskatt påförs de volymer som låginblandas av etanol respektive FAME.

Åtgärden kopplas till risken för överkompensation. Vi tycker inte heller på denna punkt att det finns anledning att införa förändrade skatteregler för 2013. Även om vi med intresse noterar att det går att introducera minimala energiskatter, ett verktyg som på sikt kan utnyttjas inom transportsektorn för förnybarenergi. Förutsatt att marknadsvillkoren tillåter detta.

- Krav på enskilda företagsdispenser för skattebefrielse av produktion av drivmedelsvolymer för låginblandning tas bort och ersätts av generella skrivningar i LSE (Lag om skatt på energi).

Vi stödjer förslaget, som innebär en minskad osäkerhet för företagen.

- Låginblandning av HVO-er skattebefrias upp till 15 procent och räknas inte in i låginblandningsvolymerna för diesel.

Svebio anser det olyckligt att man inför specialregler för bara ett bränsle. Det är även tveksamt att det sätts en övre skattespärr vid 15 procent för HVO, vilket i princip utgör ett tak på framtida marknadsutveckling för dessa bränslen. Ett tak som måste ifrågasättas med tanke på att detta bränsle kan blandas med mycket högre inblandning – i princip upp till 100 procent. HVO bör som andra biobränslen vara skattebefriade. Alla förnybara bränslen bör behandlas lika enligt principen om teknikneutralitet.

Föreslagna regelförändringar från och med 1 maj 2014

- En kvotplikt införs i Sverige med krav på låginblandning av etanol 10 procent samt 7 procent FAME med full energibeskattnings på dessa volymer. Ingen koldioxidskatt påförs.

Svebio avvisar förslaget om kvotplikt på samma sätt som vi gjorde i samband med Energimyndighetens kvotutredning. Svebio förordar fortsatt skattebefrielse som styrmedel för att stimulera marknaden för biodrivmedel. Men vi är öppna för en öppen och konstruktiv dialog om utveckling av nuvarande styrmedelspaket.

En kvotplikt räcker inte för att uppnå 2030 målet, ej heller leder kvotplikten till stabilare marknadsvillkor eller möjliggör ökade investeringar i ny produktion av biodrivmedel eller fossiloberoende fordonsteknik. Införandet av kvotplikten sätter snarare ett tak på marknadsutvecklingen än driver den framåt. Den inför även en start-stopp-mekanism på marknaden där utvecklingen kommer att ske stötvis efter politiska beslut. Företag kommer inte som idag att kunna förlita sig på en organisk marknadstillväxt utan den skulle bli beroende av stötvisa utökanden av kvoten, från exempelvis 10 till 15 procent. Detta gör det svårt att skapa en hållbar marknadstillväxt.

Skulle en kvotplikt införas trots branschens motvilja bör den utformas som ett golv för låginblandning, så att inblandning som överstiger ca 10 respektive 7 procent erhåller skattebefrielse. På detta sätt behöver inga specialregler runt exempelvis HVOer eller rena/höginblandade regler införas. Det bör även öppnas upp för andra biodrivmedel än FAME och etanol inom kvoten, då nuvarande lagstiftning även tillåter en låginblandning av metanol och andra drivmedelsalkoholer kan tillkomma på sikt.

- Ingen kvotplikt införs för HVO men inga besked ges om låginblandningstaket på 15 procent eller om skattebefrielse ges fortsättningsvis.

Se kommentar ovan

- Promemorian ger inga tydliga besked om hur rena och höginblandade biodrivmedel kommer att hanteras fortsättningsvis. Men förslaget utesluter inte att rena och höginblandade biodrivmedel kan komma att ingå i kvotplikten.

Enligt Svebios uppfattning är det särskilt angeläget att de rena och höginblandade drivmedlen inte omfattas av kvotplikten, utan även fortsättningsvis stimuleras genom skattebefrielse.

- Nuvarande tullvillkor för denaturerad låginblandning kommer att tas bort i samband med införandet av kvotplikten.

Svebio förkastar förslaget. Skulle dessa tullvillkor tas bort skulle en stor del av svensk etanolproduktion slås ut.

4.2 Slopad koldioxidskatt för viss värmeproduktion inom EU:s system för handel med utsläppsrätter

I promemorian föreslås att koldioxidskatten slopas för värmeproduktion i kraftvärmeanläggningar som ingår i EU:s handel med utsläppsrätter, samt att skatten också slopas för värme som levereras av kraftvärme- och fjärrvärmeanläggningar till industrier inom handelssystemet.

Svebio instämmer med förslaget på principiella grunder. De utsläpp som sker inom systemet med handel med utsläppsrätter bör prissättas inom detta system.

Vi vill emellertid framhålla följande:

Avskaffandet av koldioxidskatten i de berörda anläggningarna kan ge en motstridig politisk signal gentemot allmänheten. Det kan vara svårt att pedagogiskt förklara varför beskattningen av klimatskadliga utsläpp minskas.

EU:s system för handel med utsläppsrätter håller återigen på att förlora sin skärpa. Precis som under den första åtagandeperioden har prisnivån på utsläppsrätter sjunkit kraftigt. Idag ligger prisnivån kring 6 – 7 euro/ton. När det nu gällande direktivet antogs 2009 förutsatte man priser på utsläppsrätterna kring 25 – 30 euro. Med den nuvarande prisnivån är omvandlingstrycket mycket svagt inom systemet.

Det kan finnas flera orsaker till de låga priserna på utsläppsrätter. Den ekonomiska krisen, först finanskrisen och därefter eurokrisen, har sänkt den ekonomiska aktiviteten i Europa jämfört med tidigare prognoser, vilket lett till lägre produktion i anläggningar inom handelssystemet, och därmed lägre utsläpp. Sannolikt har dessutom både EU som helhet och enskilda länder fastställt alltför generösa utsläppsnivåer för handelssystemet. Man har säkert även underskattat genomslaget för energieffektiviseringar, som dels sker genom teknisk utveckling, dels blir en följd av de höga oljepriserna.

Det är angeläget att Sverige inom EU verkar för att utsläppsrättshandeln stramas upp, så att priserna på utsläppsrätter kan höjas. Enligt Svebios uppfattning borde man pröva att införa ett prisgolv för handelssystemet.

Avskaffandet av koldioxidskatten på det sätt som föreslås innebär i teorin att samma utsläpp kommer att ske inom handeln med utsläppsrätter som om skatten funnits kvar. Men utsläppen kommer att fördelas annorlunda. Det finns en risk att växthusgasutsläppen i Sverige ökar, alternativt att minskningen av utsläppen i Sverige inte sker lika snabbt.

El- och värmeproduktionen i de få återstående anläggningarna som använder fossila bränslen i någon större omfattning kommer att få sänkta kostnader för sin fossilbränslebaserade produktion. Det gäller exempelvis Värtanverket i Stockholm och de fossilgaseldade kraftvärmeverken i Malmö och Göteborg. Oljeeldning i kraftvärmeverk för topplast kan också gynnas – i detta fall kan det gå ut över användning av bioolja och pellets.

Det är en brist att regeringen i sin konsekvensanalys (4.2.3) inte beräknat hur utsläppen i Sverige påverkas.

Det finns emellertid också positiva effekter av förslaget. Fjärrvärmens kommer att kunna konkurrera bättre om värmeleveranser till industrier med utsläppsrätter och det blir en rättvisare konkurrenssituation mellan kraftvärmeverk och industrier.

4.3 Miljöbilsdefinitionen

Fordon som kan drivas med förnybara drivmedel är en förutsättning för att uppnå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030, och att innan dess snabbt vidga marknaden för förnybara drivmedel för att uppnå ett 25-procentsmål 2020.

En svaghet med nuvarande och skärpta förslag till miljöbilsdefinition är att de har ett systemfel inbyggt i sig. Definitionen tillgodoräknar inte hållbara biodrivmedels klimatnytta. Flexifuel- och bifuelbilars klimatprestanda beräknas utifrån bensindrift. Vidare innebär de olika fordonsskattenivåerna för diesel och bensinbilar att fossilberoende miljödieselbilar erhåller större subventioner än fossiloberoende miljöbilar. Under de senaste åren har därför andelen nyförsålda miljöbilar som kan drivas med förnybara drivmedel – flexifuel- och bifuelbilar – minskat dramatiskt. Istället har miljöbilsförsäljningen helt dominerats av dieslbilar.

Förslagen i promemorian rättar till en del av detta problem, genom att sänka gränsen för fossilbilar och införa en "bonus" för bilar som kan drivas med förnybara drivmedel. De nya reglerna kommer att diskvalificera en del av de rena diesel- och bensinbilar som idag kvalar in som miljöfordon. En skärpning av nuvarande regler ger en tydlig signal till fordonstillverkare om deras fortsatta inriktning för produktutveckling. Tyvärr är denna signal mycket svag i regeringens förslag. I nuvarande förslag nämns enbart år när definitionen ska skärpas samt ett eventuellt slutmål till 2020 med 95 gram koldioxid per kilometer. Dessa skrivningar bör skärpas ytterligare och förtydligas. Vidare bör definitionen omarbetas så att den tydligare styr mot regeringens mål om fossiloberoende fordonsflotta, vilket den inte gör idag.

Tankningskrav för förnybar och hållbar energi

Men enligt Svebios uppfattning går förslagen inte tillräckligt långt. Den faktiska klimateffekten bör vara avgörande för styrmedlen och regelverket så långt möjligt vara teknikneutralt. Flexifuel- och bifuelbilar bör erhålla förmåner efter bevisad tankning med biodrivmedel – E85 respektive biogas. Under de närmaste åren kan man förvänta sig att det också uppstår en växande marknad för B100, dvs dieselbränsle som består av enbart biodiesel, och ett tankningskrav skulle kunna gälla även för dieslbilar. Genom införandet av tankningskrav öppnas för möjligheten att införa en teknikneutral miljöbilsdefinition som villkoras med användandet av förnybar energi.

Det är med dagens tanknings- och betalsystem fullt möjligt att koppla förmånerna till ett tankningskrav. Ett sådant system bör snarast utredas. Då det skulle ge en tydligare styrning mot fossiloberoende.

För svagt incitament

För att uppnå 2030 målet behöver vi redan idag kraftigt öka andelen fossiloberoende fordon på Sveriges vägar. Fordonsskattebefrielsen är ett svagt incitament och svarar bara mot några få procent av inköpspriset. För en bil som kostar 200 000 kr kan skattebefrielsen vara 5 000 kr. Fordonsskattebefrielsen gynnar dessutom dieslbilar i en högre utsträckning än flexifuel och bifuelbilar.

Systemet med reducerat förmånsvärde för miljöbilar har däremot visat sig vara ett kraftfullt styrmedel för att få ut miljöbilar på marknaden. Idag finns bara ett tidsbegränsad sådant system som inte sträcker sig längre än till 2014. Dessutom har etanolbilarna uteslutits ur systemet. Förmånsreduktionssystemet bör ses över så att det gynnar samtliga fossiloberoende fordon och även här måste ett reducerat förmånsvärde villkoras av tankningsgrad för förnybart energi.

Fokus behöver läggas på tunga transporter.

Styrmedel som gynnar speditörer och företag som går före i teknikutvecklingen och kör sina fordon på förnybar energi bör införas snarast. Svenskt näringsliv är starkt beroende av transporter och behöver hjälp med att ställa om sina transporter och i vissa fall utveckla egen drivmedelsproduktion. På samma sätt kan transportflottor i linjetrafik utgöra testpolar i kommersialisering av nya biodrivmedel, så som sker med DME i Sverige idag. Rusande drivmedelspriser och osäkra regelverk skulle slå hårt mot svensk industri. Det är därför viktigt att ett fokus läggs på styrmedel som hjälper dessa företag att investera i förnybar energi som på sikt kommer att vara billigare än fossil. Att tunga transporter inte nämns i promemorian är en stor brist.

Utvecklingen av tekniska lösningar för förnybar energi i den tunga transportsektorn går starkt framåt och idag finns flera kommersiellt tillgängliga alternativ på marknaden. Inom stadsnära kollektivtrafik drivs redan idag en stor del av transporterna med förnybar energi och vi ser en växande B100-marknad även för tunga transporter. Scania och Volvo är två svenska fordonsföretag som satsar stort på utveckling av ny motorteknik för förnybar energi. Satsningar som stärker deras konkurrenskraft på världsmarknaden. Men för att dessa satsningar ska lyckas behöver de en inhemsk testmarknad för sina produkter. Det är därför av största vikt att regeringen lägger ett större fokus på förnybar energi för tyngre transporter och kollektivtrafik än vad som görs idag.