



2020-04-28

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[andreas.kannesten@regeringskansliet.se](mailto:andreas.kannesten@regeringskansliet.se)

Ert dnr: I2019/03474/E

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande SOU 2019:63 Mer Biogas för ett hållbart Sverige**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik.*

### **Bakgrund**

Utredningen är mycket omfattande och innehåller bland annat ett nationellt produktionsmål för biogas samt ett flertal styrmedelsförslag.

De huvudsakliga förslagen är:

- Regeringen bör så snart som möjligt ansöka om förlängning av nuvarande statsstödsgodkännande för en period av tio år.
- Sverige ska 2030 producera 10 TWh biogas. Av dessa ska 7 TWh biogas produceras genom rötning och 3 TWh biogas och andra förnybara gaser produceras från andra tekniker
- En gödselgaspremie införs på 40 öre/kWh biogas producerad från gödsel.
- En uppgraderingspremie införs på 20–30 öre/kWh för biogas som uppgraderas.
- En förvätskningspremie införs på 10–15 öre/kWh.

### **Sammanfattning**

- Biogas är ett viktigt drivmedel för kollektivtrafiken. 2019 använde våra medlemmars drygt 10 000 bussar biogas för ungefär 25% av sin körsträcka.
- Biodrivmedel (HVO, RME och biogas) kommer fortsatt att vara mycket viktiga för kollektivtrafiken under överskådlig framtid.
- Svensk Kollektivtrafik välkomnar verkligen att regeringen nu lämnat in en ansökan om en 10-årig skattebefrielse för biogas i enlighet med utredningens förslag
- Utökade distributionsmöjligheter t.ex. för flytande biogas, flexibla distributionsnät och minskat beroende av lokala monopol kan skapa en effektivare konkurrenssituation och ökad förutsägbarhet i prissättningen.
- Det är av avgörande betydelse att Regeringen har stor påverkan på kommande styrmedel och direktiv i biodrivmedelsfrågor i EU.



## Alla biodrivmedel behövs i Kollektivtrafiken

För kollektivtrafiken finns inte någon motsättning mellan exempelvis HVO, RME, el, vätgas eller biogas, och i remissvaret omfattar benämningen biodrivmedel rinnande biodrivmedel, gasformiga biodrivmedel och el. Det viktiga är hur mycket klimatpåverkande utsläpp, och annan miljöpåverkan, minskas i livscykelperspektivet. Generellt bör Sverige verka för att drivmedel bedöms ur ett Well-to-Wheel perspektiv, snarare än genom mätning i avgasröret.

## Långsiktiga spelregler och förutsägbar prisutveckling

Svensk Kollektivtrafik välkomnar som sagt utredningens förslag om den 10-åriga skattebefrielsen. Det kommer att ge kollektivtrafiken bättre möjligheter att långsiktigt planera för investeringar i fordon, depåer och infrastruktur för biogas. Som i huvudsak användare av produkten biogas är Svensk Kollektivtrafik inte experter på att bedöma alla de övriga förslagen som till exempel olika typer av produktionsstöd. Eftersom efterfrågan på biodrivmedel väntas öka kraftigt till år 2030<sup>1</sup> är det viktigt att säkra tillgången på biodrivmedel och öka produktionen av biogas. Vår bedömning av de olika förslagen är att de generellt sett verkar vara bra. Sannolikt blir effekten av förslagen att biogas till vettiga priser kommer att finnas att tillgå för kollektivtrafiken framöver. Hela tanken med utredningen verkar vara att säkerställa tillgång på konkurrenskraftig biogas. Utredningen ser också ett värde i att öka den inhemska produktionen. Det är viktigt att biogasbranschen får nya långsiktiga styrmedel på plats så snart som möjligt. För användarna av biogas, som kollektivtrafiken, är tillräcklig tillgång, långsiktiga spelregler och förutsägbar prisutveckling av avgörande betydelse för att faktabaserade beslut gällande framtida drivmedel- och fordonsstrategier ska kunna fattas och för att kollektivtrafiken till rimliga kostnader ska kunna fortsätta att bidra till minskade klimatutsläpp och en fossilfri transportsektor. Det är därför bra om biogasmarknaden i framtiden kan fås att fungera bättre. Med utökade distributionsmöjligheter t.ex. för flytande biogas, flexiblare distributionsnät och minskat beroende av lokala monopol kan en effektivare konkurrenssituation skapas.

## Drivmedel och motorernas effektivitet

Drivmedel bör ses i samverkan med en drivlina. Klimateffektiva drivmedel och en energieffektiv drivlina ger de bästa alternativen. Detta kan vara en utmaning för bussar med gasmotor eftersom gasmotorerna har lägre verkningsgrad än elmotorer, och i många fall även än dieselmotorer. Därmed kan målen för användning av fossilfria drivmedel komma i konflikt med målen för ökad energieffektivitet. Om man byter ut en gasbuss mot en dieslbuss och kör denna på fossil diesel så kan energieffektiviteten öka. Detta är ett förhållande som måste beaktas på alla nivåer när mål för fossilfrihet, klimatpåverkan och energieffektivitet ska formuleras, prioriteras och kombineras.

## Kollektivtrafikens framtida behov av biogas

---

<sup>1</sup> Se t.ex.s.64-65, Klimatpolitiska rådet Årsrapport 2020



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Hittills har gasdrift huvudsakligen varit aktuellt för kollektivtrafikens stadsbussar. När nu bussflottorna i allt snabbare takt kommer att elektrifieras, förutser vi att behovet av biogas för stadstrafiken kommer att gå ned. Under en övergångsperiod på ungefär 10 år bedömer Svensk Kollektivtrafik att regionsbusstrafiken kommer att öka sitt användande av biogas, och delvis ersätta den minskade efterfrågan från städernas busstrafik. På längre sikt bedömer vi att kollektivtrafikens efterfrågan på biogas totalt sett kommer att minska, samtidigt som elanvändningen ökar.

Det är därför viktigt med fler användningsområden för biogas, och att efterfrågan för andra ändamål än kollektivtrafik som exempelvis personbilar, sjöfart, elproduktion och uppvärmning stiger i takt med att produktionskapaciteten ökar och kollektivtrafikens behov minskar.

Med detta sagt vill vi samtidigt betona att biodrivmedel (HVO, RME och biogas) fortsatt kommer att vara mycket viktiga för kollektivtrafiken under överskådlig framtid. De flesta bussar som upphandlas i år kommer fortfarande att vara i trafik år 2030-2035. Majoriteten av de bussarna kommer att ha förbränningsmotorer.

### **EU-perspektivet**

Vi menar att Regeringen måste verka för ett system där biodrivmedel gynnas generellt på bekostnad av de fossila, och att Regeringen verkar för att EU inför liknande system. I EU lär Green Deal innebära ett starkare fokus på biogas och grön vätgas, det gäller att svenska styrmedel synkroniseras med vad som sker i andra EU länder. Utredningen föreslår att en myndighet skall hantera styrmedlen för biogasen. Samma myndighet måste ha en nära dialog och inflytande över utvecklingen inom EU. I EU stiftas många av de svenska lagarna, och ett styrmedel i Sverige måste anpassas till EUs regelverk.

Därför är det av stor vikt att påverka kommande styrmedel i EU. Flera direktiv kommer att revideras, justeras och utformas de kommande åren; de viktiga Statsstödsreglerna, Energiskattedirektivet (avseende bland annat att basera skatten på energiinnehåll), Bränslekvalitetsdirektivet, Förnybarhetsdirektivet med flera. Vart och ett av dessa kan omkullkasta nationella satsningar på biogas.

Kollektivtrafiken behöver system som gynnar alla biodrivmedel som möjliggör fortsatt utveckling mot 100% fossilfri kollektivtrafik, och ännu lägre CO<sub>2</sub>-utsläpp. SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD