

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

**Er referens** Diarienummer  
I2019/03474/E Utr 2020/4  
**Datum**  
2020-04-23

## Yttrande över SOU 2019:63 Mer biogas! För ett hållbart Sverige

Trafikanalys har anmodats att yttra sig över betänkandet "Mer biogas! För ett hållbart Sverige" (SOU 2019:63). Nedan följer myndighetens synpunkter.

Frågan om produktion av biogas (och andra drivmedel) ligger utanför Trafikanalys huvudsakliga kompetensområde, och myndigheten avstår därför från att kommentera huruvida inhemsk biogasproduktion bör subventioneras, och om de föreslagna produktionspremierna i så fall är ändamålsenliga styrmedel. Likaså avstår vi från att kommentera lämpligheten i de föreslagna målen för inhemsk biogasproduktion.

Myndigheten konstaterar dock att det idag finns ett antal statliga styrmedel på plats som syftar till att främja investeringar i gasdrivna fordon samt distribution av fordonsgas. Bland dessa styrmedel kan nämnas Klimatklivet (som ger stöd till bl.a. gastankstationer och tunga gasdrivna fordon), bonus-malussystemet (som ger bonus till inköp av lätta gasfordon), nedsättning av fordonsskatten för gasfordon samt reducerat förmånsvärde för gasbilar. Med tanke på att staten på detta sätt styr mot investeringar i gasfordon och gastankstationer, är det viktigt att det finns tillgång till (uppgraderad) biogas på marknaden som gör att dessa tankstationer och fordon kan användas som tänkt. En långsiktigt säkrad tillgång på biogas är också en förutsättning för att marknaden faktiskt ska välja att investera i gasfordon. Enligt en rapport<sup>1</sup> från IVA finns det idag en tydlig avvaktan när det gäller fordonsinvesteringar som en följd av att det saknas riktlinjer för vilka drivmedel som kommer att finnas tillgängliga under fordonens livstid och till vilket pris.

I betänkandet tas en reduktionsplikt för naturgas upp som ett möjligt alternativt styrmedel för att öka biogasanvändningen. I det sammanhanget vill Trafikanalys framhålla att myndigheten generellt ser kvot/reduktionsplikt som ett intressant och kraftfullt styrmedel. Som utredarna själva påpekar (s. 193 i betänkandet) har reduktionsplikten idag sannolikt en större styreffekt än energi- och koldioxidskattebefrielserna för att öka användningen av biodrivmedel. Trafikanalys har gjort samma konstaterande i en tidigare rapport<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA), *Så klarar Sveriges transporter klimatmålen – En delrapport från IVA-projektet Vägval för klimatet* (2019), s. 11.

<sup>2</sup> Trafikanalys (2018). *Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet – slutredovisning*. Rapport 2018:15.

Slutligen vill Trafikanalys nämna att myndigheten den 15 maj 2020 kommer att publicera en ny korttidsprognos för vägfordonsflottans utveckling (där gasdrivna fordon ingår). I förra årets prognos gjordes bedömningen att nyregistreringen av gasdrivna personbilar skulle utgöra 1,1 procent av det totala antalet nyregistrerade personbilar. Motsvarande siffra för lätta lastbilar är 2 procent, för tunga lastbilar 1,6 procent och för bussar 10 procent. Samtidigt ökar exporten av gasdrivna personbilar, vilket innebär att antalet gasdrivna personbilar i trafik minskar totalt sett.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund, efter föredragning av Camilla Hållén.

Mattias Viklund

Generaldirektör