

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: Andreas Kannesten
andreas.kannesten@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar SOU 2019:63 Mer biogas! För ett hållbart Sverige

Trafikverket har getts möjlighet att yttra sig över SOU 2019:63 Biogasmarknadsutredningens betänkande.

Sammanfattning

Förnybar energi är en viktig beståndsdel i arbetet med att nå de klimatpolitiska målen. Trafikverket har tidigare konstaterat, exempelvis i det myndighetsövergripande samarbetet SOFT, att det av flera skäl kan vara önskvärt att öka inhemsk produktion av biodrivmedel, bland annat utifrån perspektivet energiförsörjningstrygghet.

Trafikverket svarar på denna remiss i huvudsak utifrån perspektivet biogasens användning i transportsektorn. Trafikverket har inga specifika synpunkter kring utredningens förslag till produktionsmål och stödpaket utan lämnar bara ett antal övergripande synpunkter nedan.

Sammanfattningsvis håller Trafikverket med utredningen om att biogas kan komma att spela en större roll som energibärare inom transportsektorn i framtiden, framförallt för lastbilar i fjärrtrafik och sjöfart. Trafikverket saknar dock en analys av hur ökad produktion av biogas ska mötas av ökad efterfrågan i transportsektorn. Ett antal styrmedel för transportsektorn diskuteras men det saknas en djupare analys av hur långt dessa styrmedel kan nå i att skapa öka efterfrågan på biogas.

Synpunkter

Utredningens föreslagna utformning på produktionsstöden syftar i stort till att styra biogasen mot transportsektorn. Avsättningen för biogas inom transportsektorn är dock osäker i och med att det kräver både dedikerade fordon, fartyg och infrastruktur. Antalet drivmedel som går att tillhandahålla på en liten marknad som Sverige är sannolikt relativt begränsad. Trafikverket saknar en analys av hur den potential som utredningen pekar på för vägtransportsektorn och sjöfarten ska realiseras.

Utredningens samhällsekonomiska analys utgår från att såld bensin och diesel är 100 procent fossil. Givet detta antagande ger det större nettonyttan att använda biogasen för att ersätta fossila bränslen i transportsektorn än att ersätta naturgas i storskalig kraftvärmeproduktion. Utredningen konstaterar själva att nyttan med biogas jämfört med diesel kommer minska över tid i takt med att reduktionsplikten skärps. Trafikverket saknar en analys av *i vilken grad* reduktionsplikten kommer minska nyttan med att använda biogas för transportändamål, det vill säga om reduktionsplikten förändrar slutsatsen om var biogas gör störst nytta.

Utredningen beskriver att det kan finnas en konkurrens om råvaror, en konkurrens som bedöms öka över tid. Huruvida konkurrensen innebär att vissa råvaror skulle kunna användas på ett mer kostnadseffektivt sätt är dock oklart. Det kan därför vara viktigt att kontinuerligt bevaka teknikutvecklingen så att inte nya tekniker med hög potential att minska klimatpåverkan i transportsektorn (och andra sektorer) missgynnas av utformningen av produktionsstöden.



En stor fördel med metan som drivmedel är att det inte gör någon skillnad om den är fossil eller förnybar för varken infrastrukturen eller fordonet vilket gör den till ett flexibelt bränsle. Om den framförallt produceras av förnybara råvaror har metan stor potential till att minska transportsektorns klimatpåverkan. Trafikverket vill dock poängtera vikten av att metanslip kan minimeras i alla steg i kedjan så att klimatnyttan blir så stor som möjligt. Utredningen nämner metanslip i produktionskedjan men problemet kan även uppstå i användarleden.

Finansieringen av produktionsstöden föreslås tas från anslagen för klimatinvesteringar, energiforskning och miljöförbättringar inom jordbruket. Utredningen ger inga tydliga svar på om produktionsstöd förväntas ge större nytta än klimatinvesteringar, energiforskning eller miljöförbättringar inom jordbruket. Denna analys är sannolikt väldigt svår att göra, men en översiktlig bild av konsekvenserna hade varit informativt.

Utredningen föreslår att biogas fortsatt får skattebefrielse under förutsättning att EU tillåter detta även efter 2020. Samtidigt konstaterar utredningen att ett produktionsstöd kan komma att innebära att skattebefrielsen för biogas helt eller delvis behöver tas bort för att förhindra överkompensation. Om slutresultatet av denna balansgång blir återkommande justeringar upp och ner i skattenivåer, som varit fallet för andra biodrivmedel under vissa perioder, finns det en risk att slutanvändare ser biogas som en osäker investering.

Beredning av ärendet

I ärendet har generaldirektör Lena Erixon beslutat. Föredragande har varit Helen Lindblom, Miljöenheten. Samråd har skett med måldirektör Sven Hunhammar, Stefan Engdahl chef för verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg Backlund, chef för avdelningen Transportkvalitet, Linus Karlsson stf chef för enhet Miljö. I den slutliga handläggningen har Håkan Johansson, senior sakkunnig klimat, Magnus Lindgren senior sakkunnig fordon och bränslen, Hanna Eklöf, utredningsledare klimat deltagit.

Lena Erixon

Generaldirektör