

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2020-04-29

Ref Dnr I2019/03474/E

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

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, har tagit del av rubricerade remiss och har följande synpunkter, vilka begränsar sig till de avsnitt som riktas mot transportsektorn. Vi hänvisar även till remissvar från Svenskt Näringsliv.

Utredningens betänkande

Biogasmarknadsutredningens uppdrag har varit att kartlägga hur biogasens nytta som resurs kan tas till vara på bästa sätt och ge förslag på hur biogas kan ges konkurrenskraftiga villkor genom långsiktigt stabila spelregler. Utredningen skulle analysera biogasens roll och konkurrensförutsättningar utifrån bl.a. de nya energi- och klimatpolitiska målen, den ökade integreringen av biogas-marknaden i EU samt utvecklingen mot mer förnybar energi i transportsektorn. Syftet är att biogas ska kunna bidra till att nå Sveriges energi- och klimatpolitiska mål på ett kostnads-effektivt sätt, samtidigt som hänsyn tas till värdet av de nyttor som produktion av biogas bidrar med för att nå andra samhällsmål.

Utredningen anser att biogasens potential inte tas till vara på ett eftersträvansvärt sätt, bl.a. som en följd av att de styrmedel som mer eller mindre direkt är inriktade på att främja produktion eller användning av biogas inte anses skapa tillräckligt goda förutsättningar för att biogasproduktionen i Sverige ska vara långsiktigt konkurrenskraftig. Mot denna bakgrund anser utredningen att det är motiverat att införa styrmedel som ökar förutsättningarna för fortsatt och på sikt utökad produktion av biogas i Sverige. Med hänvisning till analysen av olika alternativ drar utredningen slutsatsen att produktionspremier är det styrmedel som bäst uppfyller kriterierna, och föreslår därför flera olika premiestöd till produktion av biogas från gödsel och även stöd till investeringar i produktion av biogas samt för biogasproduktion av annat än gödsel.

Kostnaden för premiestödet redovisas i betänkandet till 500 MSEK första året och 700 MSEK andra året. Totalt föreslår man ett tioårigt statsstöd för befintlig produktion och för de första tio åren av tillkommande produktion fram till 2040. Utredningen förordar dessutom fortsatt skattefrihet för biogas från energi- och koldioxidskatt efter 2020 då nuvarande tillstånd från EU löper ut. Utredningen föreslår dessutom en fordonspremie för tunga gasfordon, detta för att öka efterfrågan av gasen. Finansieringen föreslås ske genom höjd skatt på fossila bränslen.



Transportföretagens synpunkter

Transportföretagen delar synen att omställningen av energisystemet för att minska klimatpåverkan kräver utnyttjande av alla former av alternativa bränslen och energiformer eftersom det inte kommer att gå att ersätta de fossila bränslena med ett alternativ. Transportsektorn är en av de största utmaningarna i omställningsarbetet som våra medlemsföretag är inne i, och tillgång till konkurrenskraftiga alternativ till fossila bränslen är en nyckel för en såväl miljömässigt som ekonomiskt hållbar utveckling av svensk industri och näringsliv.

Transportföretagen anser att det är olyckligt att utredningen endast haft biogas som uppdrag. Biogasen behöver ses i ett större perspektiv och vi bedömer att arbetet mått bra av om utredningen även haft i uppdrag att undersöka vilka stöd som kan behövas för andra biobränslen, inklusive eldrift, som kan och idag produceras i Sverige.

Transportföretagen understryker också det utredningen inledningsvis säger om att ”*biogas ska kunna bidra till att nå Sveriges energi- och klimatpolitiska mål på ett kostnadseffektivt sätt*”. Utifrån dessa utgångspunkter ifrågasätter emellertid Transportföretagen om de förslag utredningen presenterat verkligen uppfyller detta uttalade krav på kostnadseffektivitet och får även intrycket att behovet av att sätta in biogasens roll i en helhet vad gäller klimatmål och utveckling av alternativ energi etc. här verkar fått stå tillbaka för andra mål om statsstöd till nationell produktion av ett visst bränsle, i detta fall biogas, för att göra den konkurrenskraftig på marknaden.

Transportföretagen delar inledningsvis förslaget om fortsatt skattefrihet för biogas efter 2020, men anser att detta bör gälla alla former av biobaserade alternativ till fossila bränslen. Skälen varför just biogas skulle särbehandlas jämfört med andra höginblandade biobränslen är inte övertygande. Motivet för skattefrihet måste, som Transportföretagen påpekat i andra sammanhang, bygga på att biobränslen bidrar till klimatmålen både i Sverige och i EU, och att slopad skattefrihet enligt energi- och koldioxidskatterna kan leda till ökade kostnader och sannolikt minskat utnyttjande av icke-fossila bränslen.

Transportföretagen är positiva till att utredningen förordar långsiktiga stöd för biogas men denna långsiktighet behöver även gälla andra inhemskt producerade biobränslen. Likaså behövs en samlad långsiktig strategi för hur eldrift i större utsträckning ska kunna göras tillgänglig för olika delar av transportsektorn. Transportföretagen har svårt att bedöma om de föreslagna produktionsstöden för biogas är kostnadseffektiva för att uppnå gällande klimat- och energimål, eftersom inga motsvarande förslag såvitt känt presenterats för andra energi- och bränsleformer, t.ex. inhemskt producerad och hållbar HVO, etanol och i viss mån RME.

Det är givetvis positivt om lokala råvaror kan användas för att producera icke-fossil energi. Transportföretagen vill påpeka att vad gäller fordonsbränslen krävs en kostsam infrastruktur för gasdrift jämfört med dieseldrivna tunga fordon. Dessutom är energieffektiviteten vid gasdrivning av tunga fordon i många tillämpningar sämre. För att biogas ska kunna användas till fordon måste den även uppgraderas vilket leder till ytterligare energiförluster. Om gasen i stället nyttjas inom kraftvärme men även tillverkningsindustri etc. behövs inte denna uppgradering. Här finns (åtminstone i Sverige) dock ett problem gällande utsläppsrätterna i ETS-systemet. I dagsläget kan man inte tillgodogöra sig biogas som samdistribueras med naturgas, utan det räknas som 100 procent naturgas. Borde inte utredningen fokuserat mer på dessa frågor?

Utredningen föreslår dessutom en fordonspremie för tunga gasfordon, med avsikten att därigenom öka efterfrågan av gasen. En fordonspremie bör dock enligt Transportföretagen rimligen för att vara kostnadseffektiv vara till för att underlätta/påskynda introduktionen av ny teknik. Gasdrivna tunga fordon är i sig ingen ny teknik även om tekniken givetvis utvecklas. En tydlig skillnad bör också noteras mellan fordonens användningsområden. Godsfordon för fjärrtrafik är idag mycket vanliga ibland annat Italien och Tyskland som båda har väl utbyggd infrastruktur (som idag dock primärt använder billigare fossil naturgas). För denna trafik finns också utvecklade tekniklösningar som använder flytande biogas.

I många andra typer av fordon är inte biogasens fördelar lika tydliga. Idag är gasfordon också betydligt dyrare än motsvarande med dieselmotor. En gasbuss kostar ca 400 000 SEK mer och på lastbilssidan är kostanden än högre, vilket visar på vilken nivå ett stöd måste ha för att få någon verkan, även om en billigare driftskostnad bör beräknas. Det bör även noteras att fordonsindustrin i Sverige och i omvärlden för närvarande fokuserar mer på elektrifierade drivlinor med energilagring i batterier eller vätgas genom bränsleceller för att uppnå helt emissionsfria fordon.

Sammanfattningsvis anser Transportföretagen att utredningens förslag i alltför liten grad tagit hänsyn till vilken roll just biogas kan förväntas få i den framtida fossilfria ekonomin. Ett stöd till biogasen som icke-fossil källa är givetvis i sig positivt. Dock måste utökad användning i transportsektorn bör ställas mot andra möjliga användningsområden. Transportföretagen menar att utredningen inte helt klarlagt om den föreslagna stödnivån för biogasen är rimlig i förhållande till andra fossilfria bränslen på marknaden och i förhållande till gällande samhällsmål. Transportföretagen anser att utredningens ensidiga fokus på statsstöd till ett förnybart drivmedel är mindre lämpligt, och förordar att ytterligare analyser genomförs av behov av och möjligheter till stöd för även andra sådana drivmedel inom transportsektorn, inklusive eldrift.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef