

i.remissvar@regeringskansliet.se
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

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

Diarienummer: I2019/03474/E

April 2020

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet.

Drivmedel är en viktig del av omställningen, och ett område där Sverige har en globalt ledande position.

Vi vill redan i denna inledning slå fast att det inte finns någon motsättning mellan olika drivmedel, el, vätgas eller biogas. Det viktiga är hur mycket klimatpåverkande utsläpp, och annan miljöpåverkan, minskas i livscykeln, men även annan miljöpåverkan. Vidare bör drivmedel ses i samverkan med en drivlina. Klimateffektiva drivmedel och en energieffektiv drivlina ger de bästa alternativen. Generellt bör Sverige verka för att drivmedel bedöms ur ett Well-to-Wheels perspektiv, snarare än genom mätning i avgasröret.

I detta remissvar omfattar benämningen biodrivmedel rinnande biodrivmedel, gasformiga biodrivmedel och el.

2030-sekretariatet har tagit del av Infrastrukturdepartementets förslag har följande kommentarer i sammanfattning. I huvudsak **tillstyrker vi** Biogasmarknadsutredningens förslag och bedömningar.

Övergripande läget

Det kan ibland vara nyttigt att ta ett steg tillbaka för att få en överblick.

Regeringar världen över har antagit nettonoll klimatmål. Hälften av världens BNP omfattas nu av sådana mål, om de så är 2030, 2035, 2045 eller 2050.

Tekniklösningar är en del av lösningen, exempelvis elfordon. Beteendeförändringar är nödvändiga, med kraftig reduktion i energianvändning. Men biodrivmedel kommer att vara en mycket viktig del under överskådlig framtid. Prognoser för Sverige anger att 2/3 av bilparken kommer att ha förbränningsmotorer 2030, även med en rekordsnabb introduktion av elfordon.

När det gäller biogasen, med alla de övriga nyttor den har för samhället, krävs styrmedel som belönar produktion och användning av en så klimatsmart och miljöanpassad produkt. Utredningen föreslår en ”uppsättning av premier” för produktion men detta är bara en del av lösningen, om än viktig för att balansera biogasens villkor mot inte minst de olika marknadsvillkor i EUs medlemsländer. 2030-sekretariatet tillstyrker utredningens förslag till Stödpaket I och Stödpaket II.

Vi menar att Regeringen parallellt måste verka för ett system där biodrivmedel gynnas generellt på bekostnad av de fossila, och att Regeringen verkar för att EU inför liknande system. Vi behöver ett system som gynnar alla de biodrivmedel som leder oss till målet.

Förlängningen av skattebefrielsen är en sådan åtgärd, där på kort sikt ett fortsatt undantag är nödvändigt, men där en långsiktig strategi som gynnar biodrivmedel är desto viktigare. Skattebefrielsen av biogasen på tio år är ett mycket bra första steg på en mer långsiktig inriktning. Detta stödjer 2030-sekretariatet starkt, men vi vill höja blicken även vidare, förbi 2030.

Utredningen detaljmål

Produktionsmål

Reduktionsplikten har skapat stabila och långsiktiga marknadsförutsättningar för de flytande biodrivmedlen. Den ger långsiktiga och tydliga spelregler och skapar incitament för investeringar i produktion.

Utredningens produktionsmål kan spela samma roll och ge incitament för en motsvarande utveckling för biogasen. Det är bra med regelbundna kontrollstationer där satta mål kan revideras.

Här är det viktigt att samordna sig med, och påverka, utvecklingen i EU där krav på en hög biogasandel börjar komma in i förslag till direktiv. De borde lärt av Sverige där tydliga krav på minskad klimatpåverkan har lett till en hög andel biogas i systemet. Naturgasen har varit ett komplement i den utvecklingen. Detta har inte alltid varit fallet i EU, där naturgas tidigare setts som ett miljöalternativ utan att bioinblandning belönats. Detta verkar förändras med Green Deal, och här är Sverige ett gott exempel. Hög bioandel skall belönas, oavsett biodrivmedel.

Stödpaket I och II

2030-sekretariatet stödjer förslagen. Det finns en risk att stödpaket blir kortsiktiga insatser under ett par år, under tiden förändras stödpaket i andra länder. Vi kommenterar inte

insatserna i detalj, men noterar att det behövs stöd för biogasens utveckling. 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.

Vi delar utredningens syn att biodrivmedlen skall klara sig på egna meriter framöver, men menar att det behövs långa tidshorisonter för att klara detta. 2030 kan låta som tillräckligt länge, men en anläggning som beslutas idag, och uppförs under de kommande åren, kommer knappast att kunna skrivas av till 2030. Vi behöver längre tidshorisonter, även om målet för transportsektorn skall vara uppfyllt till 2030.

EU

Utredningen föreslår att en myndighet skall hantera styrmedlen för bi gasen. 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.

Men viktigare är att påverka kommande styrmedel i EU, vilket innebär 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, Förnybartdirektivet med flera. Alla dessa direktiv har komponenter som antingen kan stötta eller begränsa biodrivmedlens påverkan. Inte minst CO₂-normerna för lätta och tunga fordon. Om man inte räknar med de förnybara drivmedlens klimatnytta i dessa normer omkullkastas satsningen på biogas som drivmedel (eftersom det då inte kan säljas några gasfordon), och det är riktigt allvarligt.

En viktig fråga är EUs position att grödebaserade biodrivmedel skall begränsas. Detta gäller idag inte bi gasen i Sverige, men kan göra det på sikt i Europa. Det är viktigt att klimatnytta snarare än ursprung avgöra biodrivmedlens möjligheter.

Andra stöd

Utredningen noterar att andra stöd är viktiga som en del av lösningen. Om det inte finns fordon för gasdrift skapas ingen efterfrågan. Därför måste även fordonsstöd vägas in, och i en kommande avståndsbaserad fordonsskatt måste biodrivmedel premieras.

Alingsås den 24 april 2020

Jakob Lagercrantz
2030-sekretariatet