

**Handläggare**  
Mikael Ranhagen  
08-508 26 390**Till**  
Trafiknämnden  
2020-03-26

## **Mer biogas! För ett hållbart Sverige (SOU 2019:63). Svar på remiss från Kommunstyrelsen**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna svaret på remissen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Mer biogas! är en omfattande utredning på över 600 sidor. Utredningen är heltäckande och belyser enligt kontoret på ett sakligt sätt biogasens och andra gasers roll i Sverige och EU. Två stödpaket föreslås för att stärka den svenska biogasens konkurrenskraft. Ett stödpaket innehåller ett bidragssystem som ska motverka skillnaden mellan importerad biogas och Svensk biogas. Kontoret har svårt att se att det är god miljöpolitik och vill istället att stödåtgärderna koncentreras till att förvätska biogasen till flytande biogas så kallad LBG. LBG kan kostnadseffektivt transporteras över längre sträckor och kan ersätta dagens flytande fossila naturgas så kallad LNG i industrin och som fartygsbränsle.

Utredningen föreslår en biogaspremie. För att täcka kostnaden föreslås ett skatteuttag på bensin och diesel. Kontoret anser dock att kostnaden bör belasta alla fossila drivmedel, inkl. naturgas och gasol till industri och fartyg. Långsiktigt bör fossil naturgas beskattas så att övergången till biogas underlättas för att nå fossilfrihet även för dagens fossila gasanvändare.

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 390  
Växel 08-508 27 200  
Mikael.ranhagen@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

I övrigt ser kontoret positivt på rapporten och vissa förslag i rapporten skulle underlätta stadens ambition att nå fossilfrihet. Det är också bra att rapporten lyfter fram upphandling som ett kraftfullt verktyg för att nå målen om en fossilfri fordonsflotta. Slutligen anser kontoret att rapporten innehåller ett par faktafel om biogasfordons avgasemissioner och motorbullernivåer.

### **Remissen**

Trafiknämnden har av kommunstyrelsen ombetts yttra sig över utredningen Mer biogas! För ett hållbart Sverige (SOU 2019:63). Nämnden har fått till den 27 mars 2020 på sig att svara. Eftersom utredningen är på över 600 sidor bifogas den inte, men den går att ladda ner via regeringens hemsida: [http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2019/12/SOU\\_2019\\_63\\_webb.pdf](http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2019/12/SOU_2019_63_webb.pdf).

I remissen beskrivs att biogasen har en viktig roll att spela i målet om en fossilfri fordonssektor, och också kan spela en stor roll för sjöfartens och industrins möjligheter att ersätta nuvarande naturgasanvändning. Utredningen pekar på att det är fullt möjligt att på sikt, med rätt styrmedel, öka från dagens produktion på 1,5 TWh fordonsgas till 10 TWh. Det förutsätter enligt rapporten att staten går in med vissa stödåtgärder, såsom:

### **Stödpaket I**

Stödpaket I syftar till att stötta produktion och förädling av biogas från rötning. Eftersom detta redan är en spridd teknik i Sverige har de föreslagna premierna underbyggts med data och kunskap från existerande stöd, som klimatklivet, gödselgasstödet och biogasstödet.

- En gödselgaspremie på 40 öre/kWh biogas producerad från gödsel.
- En uppgraderingspremie på 20–30 öre/kWh för biogas som uppgraderas till fordonsgas.
- En förvätskningspremie på 10–15 öre/kWh för biogas som uppgraderas från gasform (CBG) till flytande form (LBG).

### **Stödpaket II**

Det andra stödpaketet syftar till att bredda produktionen, förädlingen och användningen av förnybara gaser inom fler industrisektorer. För att öka användningen inom industrin och andra sektorer krävs att priset på biogas och andra förnybara gaser är konkurrenskraftigt med naturgaspriset. I syfte att stimulera en ökad produktion och förädling av förnybara gaser föreslår utredningen följande styrmedel:

- Finansiella verktyg såsom lån och garantier erbjuds till befintliga såväl som nya producenter av biogas och andra förnybara gaser. Detta i syfte att minska den

företagsekonomiska risken och kapitalkostnader, vilket i sin tur påverkar den förväntade avkastningen.

- En premie för produktion och förädling av biogas och andra förnybara gaser med andra tekniker än rötning införs för att kunna nå produktionsmålet och bidra till de klimat- och energipolitiska målen. Premienivån föreslås sättas genom ett auktionsförfarande.

Utredningen bedömer att kostnaderna för stödpaken kommer att uppgå till ca 500 miljoner kronor under första året för att sedan stiga till ca 700 miljoner kronor under år två. Därefter föreslås nya anslag i statsbudgeten som kallas biogaspremier. Finansieringen efter år två är tänkt att övervägas i samband med den kontrollstation som då ska genomföras. För att finansiera högre kostnader åren efter kontrollstationen föreslår utredningen att regeringen överväger en marginellt ökad skatt på fossila bränslen, framför allt bensin och diesel.

Förutom ovanstående belyser utredningen även andra åtgärder:

- Reduktionsplikt även för naturgasanvändning i industri och sjöfart.
- Att biogas som blandas med naturgas får en betydelse i EU:s handel med utsläppsrätter (ETS). Gröngasprincipen har varit en mycket viktig drivkraft för den framgångsrika introduktionen av biogas och bör få tillämpas inom EU ETS.
- Förhindra export av gasfordon som får bidrag genom Bonus-Malus systemet. Här konstaterar utredningen att det pågår ett arbete inom Regeringskansliet med att ta fram ett förslag till förordningsförändring som syftar till att begränsa möjligheterna att exportera klimatbonusbilar (inkl. gasbilar). Förslaget måste godkännas av kommissionen och beroende på hur omfattande kommissionens eventuella synpunkter blir påverkar det hur snabbt förordningsförändringen kan beslutas. Inriktningen är dock att de nya reglerna ska kunna börja tillämpas under våren 2020.
- Biogasfordon ska finnas med i den statliga miljöbilsdefinitionen.
- Biogasen har en betydelse för försörjningstryggheten och Sveriges möjligheter att själva klara kriser och andra globala händelser av negativ karaktär.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret, i samråd med miljöförvaltningen.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Kontoret anser att det viktigaste styrmedlet i sammanhanget är att Sverige av EU får fortsatt skattebefrielse för biogas och andra höginblandade hållbara drivmedel. Utan skattebefrielsen skulle priset på förnybart drivmedel höjas avsevärt vilket skulle göra att användningen kraftigt begränsas.

Kontoret delar inte utredningens slutsats att danskproducerad gasformig biogas (CBG) i sak är sämre än svenskproducerad. Utredningen för fram en protektionistisk syn på att statsstödet i Danmark påverkar möjligheterna för svenska producenter att konkurrera på lika villkor. I en omställning till Fossilfrihet kommer Sverige att vara i behov av att importera fossilfria drivmedel av olika slag och att då specifikt peka på biogasen bedömer kontoret inte som konstruktivt.

I förslaget ska stödet på 500 miljoner som beräknas öka till 700 miljoner efter år två belasta stadsbudgeten som en biogaspremie. För att täcka den ökade kostnaden efter år två föreslår utredningen ett skatteuttag på bensin och diesel. Kontorets syn är att bidragsformens ekonomiska uppbyggnad bör belasta alla fossila drivmedel, inkl. naturgas och gasol till industri och fartyg. Långsiktigt bör fossil naturgas och biogas beskattas så att övergången till biogas underlättas för att nå fossilfrihet även för dagens fossila gasanvändare.

Kontoret stödjer ett förvätskningsbidrag och anser att biogas som blandas med naturgas ska få en betydelse i EU:s handel med utsläppsrätter (ETS). Gas som matas ut från ett gasnät och består av en blandning av biogas och naturgas betraktas som fossil i den svenska tillämpningen av EU:s utsläppshandelssystem. Det har framförts synpunkter på att detta förhållande missgynnar biogasen. Utredningen konstaterar att det pågår en översyn av EU:s utsläppshandelssystem som kan innebära förändringar i den riktning som efterfrågas. Utredningen understryker samtidigt vikten av att regeringen agerar för att säkerställa att biogasanvändning uppmuntras inom ramen för EU ETS. Gröngasprincipen har varit en mycket viktig drivkraft för den framgångsrika introduktionen av biogas och bör enligt kontoret tillämpas inom EU ETS.

Industrin, färjetrafiken och den växande lastbilstrafiken förbrukar 9 TWh flytande naturgas (LNG) och gasol (LPG) enligt utredningen. Kontoret menar att stödåtgärder bör koncentreras till att ersätta detta med att förvätska gasformig biogas (CBG) till flytande biogas (LBG) istället för att utjämna skillnaden mellan statsstödd dansk

och svensk gasformig biogas. Utredningens förslag bedöms ha en marginell effekt på Stockholms stads mål att bli en fossilfri stad 2040 eftersom Stockholm idag är en stor producent av biogas. Både lokaltrafiken (SL), godstrafiken, taxi och privatpersoner använder idag fordonsgas i Stockholm, och marknaden kan växa ytterligare med den väl utbyggda infrastrukturen för fordonsgas som finns i Stockholmsområdet. Stockholm har också en omfattande färjetrafik, som med förslagen i rapporten som grund, på sikt, kan konverteras till flytande biogas (LBG).

Kontoret anser att reduktionsplikt bör införas även för användningen av naturgas och gasol för att stimulera ökad produktion av flytande och komprimerad biogas. Kommuner spelar en viktig roll i biogasens värdekedja. Kommuner hanterar avfall som kan fungera som substrat för biogasproduktion (både avloppsslam och olika avfallsfraktioner från hushåll och verksamheter). Kommunala aktörer producerar dessutom biogas och är därtill viktiga konsumenter av biogas till drivmedel. Utredningens förslag bedöms inte ha några konsekvenser för den kommunala självstyrelsen.

Kontoret anser att det är glädjande att rapporten lyfter fram upphandling som ett kraftfullt verktyg för att nå målen om en fossilfri fordonsflotta.

Utredningen påstår att lägre motorbullernivåer kan kopplas till användningen av biogasfordon. Kontoret konstaterar att miljöförvaltningen inte har den erfarenheten. Miljöförvaltningen har i egna undersökningar konstaterat att så inte är fallet vid fordonsgasdrift jämfört med andra jämförbara förbränningsmotorer.

**Slut**