

**PM Rotel IX (Dnr KS 2020/98)**

## **Mer biogas! För ett hållbart Sverige (SOU 2019:63)**

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid den 30 april 2020

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

**Föredragande borgarrådet Katarina Luhr** anför följande.

### Ärendet

Stockholms stad har mottagit remissen *Mer Biogas! För ett hållbart Sverige* (SOU 2019:63) från Infrastrukturdepartementet för yttrande. Regeringen beslutade den 31 maj 2018 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag 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 har analyserat biogasens roll och konkurrensförutsättningar utifrån bl.a. de nya energi- och klimatpolitiska målen, den ökade integreringen av biogasmarknaden 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 kostnadseffektivt sätt, samtidigt som hänsyn tas till värdet av de nyttor som produktion av biogas bidrar med för att nå andra samhällsmål.

Utredningen föreslår sammanfattningsvis:

- Nya mål för biogasproduktion
- Nya ekonomiska styrmedel, dels för att stimulera till ökad biogasproduktion och förädling, dels för att bredda produktionen och kommersialisera nya tekniker
- En förordning om statligt stöd till produktion, uppgradering eller förvätskning av biogas (som genomför styrmedelsförslagen).

Utredningen föreslår att medel förs till det nya anslaget kring biogas från anslaget för klimatinvesteringar, energiforskningsanslaget och anslaget för miljöförbättrande åtgärder inom jordbruket.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur vidareremitterat ärendet till Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten och Avfall AB. Miljöförvaltningen har inkommit med ett kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på utredningens förslag till stödpaket för biogasen. Kontoret vill även framföra att den troligen allra viktigaste faktorn är att

EU beviljar Sverige fortsatt skattebefrielse för förnybara bränslen. Utan den kommer förnybara bränslen som biogas att ha mycket svårt att konkurrera prismässigt med fossila. Stadsledningskontoret stödjer utredningens uppmaning till regeringen att skyndsamt verka för att EU förlänger skattebefrielsen.

*Miljöförvaltningen* menar att det viktigaste styrmedlet 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.

*Trafiknämnden* framhåller att det mest centrala i sammanhanget är att skattebefrielsen för biogasen kvarstår. Vidare anser nämnden att en reduktionsplikt bör införas även för användningen av naturgas och gasol för att stimulera ökad produktion av flytande och komprimerad biogas. Nämnden ser det som glädjande att den statliga utredningen lyfter fram upphandling som ett kraftfullt verktyg för att nå målen om en fossilfri fordonsflotta.

*Stockholms Stadshus AB* framhåller betydelsen av att ha en fungerande biogasmarknad med tydliga villkor och stabila spelregler. Biogas är en viktig del för att uppnå nationella och regionala klimatmål. Koncernledningen anser även att det är viktigt att på bästa möjliga sätt hantera restprodukter i samhället såsom avloppsslam och matavfall samt att dessa även fortsatt kan användas för produktion av biogas.

## Mina synpunkter

Med klimatmål om ett fossilbränslefritt Stockholm år 2040 och netto-noll utsläpp i Sverige år 2045 kommer produktion av fossilfri el och fossilfria drivmedel vara av stor vikt nu och framöver. Biogasen har hittills haft och kommer fortsatt ha en viktig roll i arbetet med att skapa en fossilfri fordonsflotta vilket är väldigt viktigt då utsläppen från trafiken måste minska kraftigt om Stockholms stad och Sverige ska klara sina klimatmål. Genom produktion av biogas stärks även de nationella målen för ökad resurshushållning då biogödseln som produceras efter rötning av matavfall kan återföras till jordbruket. Trots samhällsnyttorna behövs styrmedel och ekonomiska modeller för biogasproduktion ses över då övriga nyttor inte räknas in i prissättningen av biogas. Jag välkomnade därför att regeringen 2018 tillsatte en Biogasmarknadsutredning med uppdraget att kartlägga hur biogasens nytta kan tas tillvara på bästa sätt.

Vidare vill jag poängtera att en av de mest centrala frågorna för hur biogasens nyttor kan tas tillvara på är att skattefriheten för biobränslen, däribland biogas, bibehålls. Det är troligt att ett skattepåslag på biobränslen leder till en minskad användning av biobränslen och därmed ett hinder för att nå upp till de ambitiösa klimatmål Stockholms stad såväl som Sverige i stort har. Jag instämmer även med stadsledningskontoret om att frågan om försörjningstrygghet och biogasens roll och värde för detta borde utredas ytterligare.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Stockholm den 15 april 2020

KATARINA LUHR

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen från Infrastrukturdepartementet

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

Stockholms stad har mottagit en remiss av *Mer Biogas! För ett hållbart Sverige* (SOU 2019:63) från Infrastrukturdepartementet. Regeringen beslutade den 31 maj 2018 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag 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 har analyserat biogasens roll och konkurrensförutsättningar utifrån bl.a. de nya energi- och klimatpolitiska målen, den ökade integreringen av biogasmarknaden 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 kostnadseffektivt sätt, samtidigt som hänsyn tas till värdet av de nyttor som produktion av biogas bidrar med för att nå andra samhällsmål.

Utredningen föreslår sammanfattningsvis:

- Nya mål för biogasproduktion
- Nya ekonomiska styrmedel, dels för att stimulera till ökad biogasproduktion och förädling, dels för att bredda produktionen och kommersialisera nya tekniker
- En förordning om statligt stöd till produktion, uppgradering eller förvätskning av biogas (som genomför styrmedelsförslagen).

Utredningen föreslår att medel förs till det nya anslaget kring biogas från anslaget för klimatinvesteringar, energiforskningsanslaget och anslaget för miljöförbättrande åtgärder inom jordbruket.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur vidareremitterat ärendet till Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten och Avfall AB. Miljöförvaltningen har inkommit med ett kontorsyttrande.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2020 framgår att Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet att förverkliga Parisavtalets målsättningar inom klimatarbetet. Stadens egna verksamheter ska gå före och visa vägen i arbetet mot en klimatsmart och hållbar stad.

I det remitterade förslaget till *Miljöprogram 2020-2023* är ett av de prioriterade långsiktiga målen ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040. Etappmålet till 2023 för minskad klimatpåverkan föreslås vara att utsläppen av växthusgaser ska vara högst 1,5 ton CO<sub>2</sub>e per invånare. Den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm anges vara transportsektorns elektrifiering och tillgången till förnybara bränslen. Som exempel på åtgärd för att nå etappmålet föreslås att staden arbetar för att biogas utvecklas som fordonsbränsle.

Kommunfullmäktige beslutade 4 november 2019 (Dnr KS 2019/1047) om obligatorisk matavfallsinsamling i Stockholms stad. Obligatoriet gäller för verksamheter från år 2021 och för hushåll från 2023. Av beslutet framgår att infördatedatumet för insamling från hushåll är kopplat till tidplanen för färdigställandet av den sorteringsanläggning som är under uppförande i Högdalen, efter genomförandebeslut av kommunfullmäktige den 12 december 2016 (Dnr 112-1433/2016). Syftet med anläggningen är att eftersortera matavfall från restavfallet och att matavfallet ska kunna användas som substrat i biogasproduktion.

Stadsledningskontoret konstaterar att staden sedan drygt 20 år använt lokalt producerad biogas som förnybart fordonsbränsle och att detta är en viktig komponent i arbetet för ett fossilfritt Stockholm. Besluten om obligatorisk insamling och automatisk utsortering av matavfall kommer att öka volymerna av lokalt eller regionalt producerad biogas, och även medföra andra miljönyttor.

Stadsledningskontoret ser positivt på utredningens förslag till stödpaket för biogasen. Den samhällsekonomiska nyttan av biogas är stor och utredningen visar att stödpaketen kan motiveras med den uppkomna samhällsnyttan. Stadsledningskontoret bedömer att det föreslagna stödet till gödselbaserad gas kommer att ha mindre betydelse för staden, men att stödet till uppgradering och förvätskning är desto viktigare. I synnerhet är det viktigt att sträva efter att minska kostnadsskillnaden mellan biogas och naturgas, i synnerhet i flytande form som bedöms bli allt viktigare för omställningen inom tung trafik och sjöfart.

I sammanhanget vill stadsledningskontoret framföra att den troligen allra viktigaste faktorn är att EU beviljar Sverige fortsatt skattebefrielse för förnybara bränslen. Utan den kommer förnybara bränslen som biogas att ha mycket svårt att konkurrera prismässigt med fossila. Stadsledningskontoret stödjer utredningens uppmaning till regeringen att skyndsamt verka för att EU förlänger skattebefrielsen.

Utredningen pekar på att det förutom stöd till produktion också är viktigt att stödja användning av biogas i fordon. Stadsledningskontoret delar den uppfattningen och vill framföra att stadens förslag till *Klimathandlingsplan 2020-2023* innehåller flera åtgärder med syfte att stödja användningen. Ett exempel är förslaget att trängselskatten kan differentieras efter hur stor miljöpåverkan ett fordon har. Biogasfordon kan med ett sådant system gynnas genom en lägre trängselskatt tack vare biogasens lägre miljöpåverkan. Denna möjlighet borde utredas vidare. Även frågan om biogasens betydelse för försörjningstryggheten borde belysas bättre än vad utredningen gör. I en krissituation där det kan uppstå brist på importerade drivmedel kan lokalt producerad biogas vara viktig för att hålla samhällsviktiga transporter rullande. Värdet av detta borde utredas vidare.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att remissen av *Mer biogas! För ett hållbart Sverige* från Biogasmarknadsutredningen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Miljöförvaltningen**

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 11 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen 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.

Förvaltningen är inte överens med rapportens 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 så kommer Sverige att vara i behov av att importera fossilfria drivmedel av olika slag och att då specifikt peka på biogasen tycker förvaltningen inte är konstruktivt.

I förslaget så ska stödet på 500 miljoner som beräknas öka till 700 miljoner efter år två (2) belasta stadsbudgeten som en *biogaspremie*. För att täcka ökade kostnaden åren efter år två (2) föreslår utredningen en marginell ökat skatt på fossila bränslen främst Bensin och diesel. Förvaltningen har här en syn att bidragsformens ekonomiska uppbyggnad skall belasta all fossila drivmedel inkl. naturgas och gasol till industri och fartyg. Långsiktigt så bör prisskillnaden mellan fossil naturgas och biogas prissättas så att övergången till biogas underlättas för att nå fossilfrihet även för dagens fossila gasanvändare.

Förvaltningen stödjer ett förvätsknings bidrag 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 tillämpas inom EU ETS.

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

Utredningens förslag har 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 infrastruktur 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).

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

Det är också glädjande att rapporten lyfter fram upphandling som ett ytterligare kraftfullt verktyg för att nå målen om en fossilfri fordonsflotta.

Rapporten påstår att ersätta fossila -och biodrivmedel med biogas har en positiv hälsoeffekt eftersom fordon som kör på

biogas släpper ut färre hälsovådliga emissioner som exempel kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och partiklar (PM 2,5). I de mätningar som SLB-analys vid miljöförvaltningen genomför, på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund, är detta inte korrekt för jämförbara fordon och Euro klass. Även enligt den senaste HBEFA 4.1 i rapporten går detta inte att påvisa.

Rapporten påstår även att lägre motorbullernivåer kan kopplas till användningen av biogasfordon. Förvaltningen delar inte rapportens skrivning och har inte den erfarenheten. Förvaltningens har i egna undersökningar konstaterat att så är inte fallet vid fordonsgasdrift med andra jämförbara förbränningsmotorer.

### **Övriga Synpunkter**

För arbete i tunnlar och gruvor gäller Arbetsmiljöverkets föreskrift för berg- och gruvarbete (AFS 2010:1). I 15 § står:

*”Bensin, etanol eller gas får inte användas som bränsle för förbränningsmotorer vid underjords arbete.”*

Förvaltningen anser att ovanstående föreskrifter är en mycket begränsande faktor för näringslivet att inköpa fordon och då specifikt lastbilar som normalt skall användas både ovan och underjordsarbete. Staden eller regionen kan heller inte ställa krav i upphandlingar av infrastruktur att entreprenörer skall använda biogas eller dieseletanol lastbilar eftersom

fordonen måste användas både ovan och under jord. Förvaltningen vill påtala detta hinder som inte är angiven i rapporten och föreslår att Arbetsmiljöverket får i uppdrag att undersöka möjligheten till en regelförändring från dagens specifika bränsle krav till ett funktionskrav, att undvika brand i underjordsarbete. Det finns känd tillgänglig teknik som metanindikatorer och värmekameror som kan begränsa och minimera risken för underjordsarbete med biogasfordon.

## Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2020 följande.

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Mads Lundgaard (SD), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 26 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

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 konsumenterna 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.

Rapporten påstår att det har en positiv hälsoeffekt att ersätta fossila drivmedel och biodrivmedel med biogas eftersom fordon som kör på biogas släpper ut färre hälsovådliga emissioner som exempelvis kväveoxider (NOx) och partiklar (PM 2,5). I de mätningar som SLB-analys vid miljöförvaltningen genomför, på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund, är detta inte korrekt för jämförbara fordon och Euro klass. Även enligt den senaste HBEFA 4.1 ([www.hbefa.net](http://www.hbefa.net)) rapporten går detta inte att påvisa. Utredningen påstår även 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.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 11 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

### **Underremiss**

**Stockholms hamnars** remissvar daterat den 6 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar ser positivt på utredningens uppdrag, att kartlägga hur biogasens nytta som resurs kan tas till vara på bästa sätt och hur biogas kan ges goda villkor. Enligt Stockholms Hamnar är god tillgång på konkurrenskraftig biogas en viktig del i arbetet för att uppnå nationella och regionala klimatmål. Stockholms Hamnar tar inte ställning till utredningens specifika förslag på styrmedel och mål, men delar utredningens syn att målsättningen bör vara att biogassektorn på längre sikt kan klara sig utan statligt stöd.

Inom Sjöfarten är fossila drivmedel fortfarande dominerande. På senare år har flytande naturgas (LNG) blivit vanligare som drivmedel, som alternativ till fossila manna dieselbränslen. Utsläppen av luftföroreningar i form av kväveoxider, svaveloxider och partiklar är väsentligt lägre med LNG än med oljebaserade drivmedel. Från klimatsynpunkt är dock fördelarna med LNG mindre. Bränslet är av fossilt ursprung och dessutom kan metanläckaget under drift vara betydande, beroende på vilken motor fartyget har.

Flytande biogas (LBG) är därmed ett mer hållbart alternativ på sikt. För sjöfarten skulle ökad tillgång på LBG sannolikt vara välkommet. Stockholms Hamnars bedömning är att drivmedlet framför allt är aktuellt för den lokala och regionala Sjöfarten, men även när det gäller utvecklingen av den internationella sjöfarten kan man se att fler fartyg byggs för LNG-drift. Fartygens användning av bränsle är betydande och även inblandning av LBG i LNG skulle göra stor nytta, också för internationell sjöfart.

**Stockholm Vatten och Avfalls** remissvar daterat den 6 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.



Utredningens förslag lyfter fram biogasens och den inhemska biogasproduktionens många samhällsekonomiska nyttor utöver enbart nyttan som förnybart fordonsbränsle. Från SVOA ser vi mycket positivt på utredningens förslag som bidrar till långsiktighet och förutsägbarhet i synen på produktion och användning av biogas och som ligger väl i linje med bolagets eget arbete och stadens övergripande mål på området.

För SVOA:s del innebär den föreslagna uppgraderingspremien med nuvarande produktion ett tillskott om drygt 20 miljoner kronor per år enbart för rötningen av avloppsslam. Förslaget ger incitament att satsa på fler rötkammare vid Henriksdal för ökad utrotningsgrad och stabilare drift.

### **Koncernlednings synpunkter**

Koncernledningen ser betydelsen av att ha en fungerande biogasmarknad med tydliga villkor och stabila spelregler. Biogas är en viktig del för att uppnå nationella och regionala klimatmål. Koncernledningen anser att det är viktigt att på bästa möjliga sätt hantera restprodukter i samhället såsom avloppsslam och matavfall. Att möjliggöra för att dessa restprodukter kan användas för produktion av biogas ses som mycket fördelaktigt både gällande resurshushållning och klimatpåverkan.

Koncernledningen tar inte ställning till om finansieringen av föreslagna åtgärder är rätt eller fel, det är mycket svårt att värdera finansiering kring biogasproduktion kontra övriga klimatinvesteringar i samhället.

Koncernledningen konstaterar att innehållet i stödpaket 1 skulle leda till att SVOAs intäkter för biogasproduktion skulle öka med 20 miljoner kronor per år. De ökade intäkterna skulle kunna leda till fler investeringar för att ytterligare kunna utöka biogasproduktionen.

## **Reservationer m.m.**

### **Trafiknämnden**

*Reservation* anfördes av Mads Lundgaard (SD) enligt följande.

att nämnden avslår kontorets förslag till remissvar och anför därutöver följande:

Att lägga ytterligare skatt på bensin och diesel som förslås i utredningen, alternativt på alla fossila drivmedel som kontoret föreslår, är en skadlig politik. De redan höga skatterna på bensin och diesel slår hårt mot tillväxten och möjligheten till att bo och leva på landsbygden. Staten ska inte gå in med stödpaket för biobränsle som finansieras genom ökad skatt på fossila bränslen.