

Datum  
2024-08-29Dnr/Beteckning  
TSG 2024-2767Ert datum  
2024-05-30Er beteckning  
LI2024/01199Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
li.smf@regeringskansliet.se

## **Remissvar SOU 2023:84 En hållbar bioekonomi- strategi - för ett välmående fossilfritt samhälle samt SOU 2023:15 Förnybart i tanken, Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi**

Transportstyrelsen har tagit emot betänkandet SOU 2023:84 En hållbar bioekonomistrategi - för ett välmående fossilfritt samhälle samt delbetänkandet SOU 2023:15 Förnybart i tanken, Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi. Transportstyrelsen framför här sina synpunkter.

Numreringen av rubrikerna nedan följer utredningarnas kapitelnumrering.

### **Transportstyrelsens synpunkter**

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget/förslagen men har följande synpunkter.

### **SOU 2023:15 Förnybart i tanken, Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi**

#### **5. Utredningens förslag och överväganden**

I utredningen föreslås att ett styrmedel införs i form av intäktsgarantier för tillkommande inhemsk produktion av flytande förnybara drivmedel och mellanprodukter. Transportstyrelsen noterar att styrmedlet inte kommer kunna bidra till att uppnå transportsektorns klimatmål för 2030 och EU:s krav på 50 procents utsläppsminskning till 2030 inom den icke-handlande sektorn. Däremot kan styrmedlet bidra till målet om nettonollutsläpp till 2045, förutsatt att framställda biodrivmedel används inom Sverige. Mot denna bakgrund håller Transportstyrelsen med i utredarens bedömning om att det också behöver finnas ett efterfrågebaserat styrmedel för att det förslagna styrmedlet ska fungera effektivt och bidra till Sveriges klimatmål. Vi ser också att det kan vara särskilt angeläget vid en sänkt reduktionsplikt.

## **Betänkandet SOU 2023:84 En hållbar bioekonomistrategi - för ett välmående fossilfritt samhälle**

### **9. Förslag till en nationell bioekonomistrategi**

#### **9.1 Strategi för en resurseffektiv bioekonomi**

För att en nationell strategi för bioekonomi ska vara effektiv och leda till konkreta åtgärder som bidrar till samhällets omställning är det viktigt att den stöds av en politik som skapar långsiktiga spelregler. Det innebär stabila och förutsägbara politiska ramar för att säkerställa att investeringar och åtgärder inom bioekonomin kan genomföras på ett hållbart sätt över tid.

##### **9.2.1 Kvantitativa indikatorer och målnivåer**

Utredningen föreslår att det övergripande målet för bioekonomistrategin ska mätas genom ett antal indikatorer och en av dessa indikatorer är att *inhemsk produktion av förnybara drivmedel som andel av drivmedelsbehovet inom transportsektorn, exklusive el, uppgår till 90 procent*. Transportstyrelsen är positiva till möjligheten att öka produktionen av förnybara drivmedel i Sverige då det går att se att efterfrågan på förnybara drivmedel kommer öka inom transportsektorn både nationellt och internationellt, vilket kan förutsättas leda till ökad konkurrens mellan producenter och konsumenter. Livscykelanalyser av drivmedel inom transportområdet diskuteras återkommande inom internationella sammanhang då beräkningar av transporters faktiska utsläpp inkluderar utsläppen vid produktionen av drivmedlet. Utifrån det resonemanget ser Transportstyrelsen att en ökad inhemsk produktion ytterligare kan stärka svenska transporter och verka som ett stöd för klimatomställning.

##### **9.2.2 Uppföljning och utvärdering**

Utredningens förslag innebär framtagandet av en plan för uppföljning och utvärdering av en nationell bioekonomistrategi. Transportstyrelsen noterar att den större utvärderingen som föreslås genomföras var sjätte år beaktar måleffektivitet men inte uttalat kostnadseffektivitet. Måluppfyllelsen bör baseras på vilken grad styrmedlet bidrar till de mål som har satts upp samt beskriva måluppfyllelse i relation till kostnaderna för styrmedlet.

Det kan också argumenteras för att styrmedel inte enbart ska utvärderas var för sig utan att det är mer givande att utvärdera styrmedelsmixar eftersom styrmedel både kan komplettera och motverka varandra.

#### **9.5 Åtgärder innan den första handlingsplanen**

##### **Delning av data om biobaserade restströmmar**

Utredningen föreslår att Naturvårdsverket ges i uppdrag att tillsammans med berörda offentliga och privata aktörer analysera hur en modell för delning av data om restströmmar kan initieras, uppföras och förvaltas samt att genomföra en pilotstudie för etablering av en sådan modell.

Transportstyrelsen vill här lyfta att för att datadelning ska ske på ett resurseffektivt sätt är det nödvändigt att i förslaget om delning av data om biobaserade restströmmar ge Naturvårdsverket i uppdrag att föreslå ett standardiserat sätt att tillgängliggöra och utbyta data i maskinläsbart format samt ställa krav på öppna integrationsgränssnitt. För att främja hela samhällets datadelning är det viktigt att data tillgängliggörs via Sveriges dataportal.

Precis som förslaget antyder är det inte nödvändigtvis staten som ska tillhandahålla en marknadsplats för data. Däremot kan det underlätta för företagen om staten eller annan informationsförmedlare åtar sig att samla in och tillgängliggöra rådata för öppet vidareutnyttjande. Staten kan underlätta för företag och samhället i stort genom att erbjuda ett öppet integrationsgränssnitt som företag och andra organisationer kan integrera med sina affärssystem och automatiskt rapportera data om restströmmar och eventuell försäljningsdata. En marknadsplats skulle vara ett bra komplement, men bör främst inriktas på att inspirera på hur data som gjorts tillgänglig via Sveriges dataportal kan användas vidare alternativt möjliggöra försäljning och återbruk.

För att ovan ska vara möjligt är det viktigt att ge Naturvårdsverket i uppdraget att, tillsammans med lämpliga aktörer, föreslå datamängder som ska delas och eventuella villkor för att säkerställa öppet och säkert vidareutnyttjande.

## 11. Konsekvensanalys

I konsekvensanalysen förs inte tillräckligt med resonemang om huruvida förslaget som helhet kan anses vara samhällsekonomiskt effektivt eller hur förslaget påverkar olika grupper i samhället, statsfinanserna, eventuella kostnadsökningar, miljön etc.

### 11.4 Samhällsekonomiska konsekvenser

#### **Bioekonomins utveckling i hela Sverige**

Ökade skatteintäkter nämns som en möjlig positiv effekt av strategin. I ett samhällsekonomiskt perspektiv innebär detta ofta att finansiella medel ”flyttas runt” i det ekonomiska systemet, och att en skatteintäkt motsvarar en utgift för någon annan aktör. Denna utgift finns dock inte redovisad i analysen.

### 11.5 Statsfinansiella konsekvenser

Utredningen föreslår inte något särskilt anslag för att finansiera arbetet med implementering och förvaltning av bioekonomistrategin. De uppdrag till myndigheter som föreslås bedöms kunna genomföras inom ramen för befintliga anslag. Transportstyrelsen vill dock framhålla att om alltfler uppgifter som tilldelas myndigheter ska tas inom befintlig ram, kan det leda till alternativkostnader i form av att andra, redan befintliga uppgifter måste prioriteras ner.

## **11.7 Övriga konsekvenser**

### **11.7.6 Andra möjliga konsekvenser**

Utredaren gör bedömningen att bioekonomistrategin kan öka jämställdheten mellan män och kvinnor eftersom skogsägare är den största kvinnliga företagarkategorin i landet. Transportstyrelsen saknar ett resonemang som förtydligar hur detta kan leda till ökad jämställdhet i samhället, då även manliga skogsägare torde få samma positiva förutsättningar utifrån strategin.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Lennart Schölin, sakkunnig Fredrik Backman, handläggare Robin Cook, utredare Ulrika Ågren och utredare Isabella Svensson, den senare föredragande.