

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Fi2012/1668

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

103 33 Stockholm

Stockholm den 9 maj 2012

Remissvar gällande promemorian *Vissa skattefrågor inför budgetpropositionen 2013*

Energigas Sverige, som är branschorganisation för energigaserna i Sverige, har inbjudits att lämna synpunkter på rubricerad skattepromemoria. Vi tackar för det och kommenterar härmed de delar av promemorian som vi bedömer särskilt berör energigaserna:

1. **Sänkt koldioxidskatt för viss värmeproduktion**
2. **Framtida hantering av styrmedel för biodrivmedel**
Vi bifogar som bilaga till det här remissvaret även vårt tidigare remissvar på Energimyndighetens kvotpliktsutredning från 2009.
3. **Förändrad miljöbilsdefinition**

1. Sänkt koldioxidskatt för viss värmeproduktion

Energigas Sverige välkomnar förslaget att slopa koldioxidskatten för kraftvärme som ingår i EU:s handel med utsläppsrätter. Energigas Sverige välkomnar även förslaget att slopa koldioxidskatten för fjärrvärmeföretags värmeleveranser till industrin inom EU:s handel med utsläppsrätter. Med avseende på den delen av promemorian som behandlar sänkt koldioxidskatt för viss värmeproduktion (avsnitt 4.2) hänvisas för mer detaljer till det som Svensk Energi och Svensk Fjärrvärme framför i sitt gemensamma remissvar.

2. Framtida hantering av styrmedel för biodrivmedel

Sverige är i akut behov av biogasstöd redan 2013

Oavsett vilken långsiktig strategi som regeringen väljer så småningom (med sikte på fossiloberoende fordonsflotta) så är det hög tid att införa ett nytt, kraftfullt stöd för biogasen inför år 2013. I promemorian saknas den delen. De styrmedel som hanteras inom promemorian ligger längre bort i tiden – år 2014 och kanske ännu längre bort. Om Sverige ska klara att möta den stigande efterfrågan på biogas måste regeringen införa ett nytt, kraftfullt stöd för biogasen nu. Biogasen har en uppenbart viktig roll i målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Men när det gäller biogasen går det inte att invänta kvotpliktsutredningen eller energiministerns utredning om fossiloberoende fordonsflotta. Flera viktiga styrmedel för biogas löper ut nu eller har redan förlorat effekt. Bara osäkerheten i sig gör att produktionsökningen har avstannat och aktörerna avvaktar med sina investeringsbeslut. Några importerar biogas eller överväger investeringar i närliggande länder med bättre stödsystem. Osäkerheten om framtida styrmedel är alldeles för stor.

Biogasen har mycket att erbjuda Sverige

Biogasens skiljer sig från övriga biodrivmedel på flera sätt. Sverige är världsledande på biogas som fordonsbränsle, vilket innebär unika möjligheter till export av teknik och kunskap. Biogas ger störst klimatnytta av alla biodrivmedel och minskar utsläppen av partiklar och kvävedioxid med 80-90 procent jämfört med diesel. Rötning innebär att avfall blir högvärdigt drivmedel och kretsloppet sluts. Biogödsel som uppstår vid biogasproduktion minskar övergödningen av sjöar och hav. Till det kommer att biogas är gasformigt. Det innebär ett särskilt behov av investeringar i infrastruktur. Infrastrukturen utgör idag en extra kostnadspost för biogasen – en kostnad som på sikt betalar sig för samhället, men som idag medför ett behov av ett särskilt biogasstöd för att kalkylen ska gå ihop.

Vårt viktiga budskap till regeringen är att enbart förlängd skattebefrielse inte kommer att räcka för att göra biogasen konkurrenskraftig på kort och medellång sikt. Inte heller kvotplikt kommer att öka biogasens konkurrenskraft, risken finns att effekten blir den motsatta. Helt avgörande för den fortsatta utvecklingen nu är att regeringen utan fördröjning tar initiativ till någon form av nytt stöd till biogas, och det redan inför höstbudgeten. Det handlar om att uppmärksamma biogasens speciella förutsättningar, sätta ett värde på samhällsnyttan och fortsätta att stötta branschen under pågående uppbyggnadsfas. ***Det handlar om att regeringen måste visa att den även fortsättningsvis menar allvar med den svenska biogassatsningen. Ett första steg skulle vara att införa en metanreduceringsersättning på 20 öre/kWh i höstbudgeten inför 2013.***

Sammanfattning av våra synpunkter på promemorians förslag

Långsiktiga spelregler måste komma på plats snarast om Sverige ska ha en chans att ställa om transportsektorn i tid. I promemorian beskrivs regeringens vision om att Sverige 2050 skall ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Som ett steg på vägen mot denna vision görs prioriteringen att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Det här är bra och helt nödvändiga mål. Men regeringen saknar fortfarande en nationell strategi för att nå målen, och promemorians förslag räcker inte på långa vägar.

Sverige behöver nu nationella delmål och strategier som visar vägen till en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Med tanke på att det tar 5-7 år att utveckla nya fordon från idé till kommersialisering samt att fordonens livslängd är cirka 15 år, är det ytterst märkligt att några avgörande förutsättningar för att bryta fossiloberoende inte presenteras i promemorian.

Energigas Sverige är, precis som resten av biodrivmedelsbranschen, starkt kritiska till förslaget att ersätta den nuvarande skattebefrielsen med ett kvotpliktsystem. Skattebefrielse är ett välfungerande, beprövat styrmedel medan kvotplikten riskerar att bli hämmande för marknadsutvecklingen samt styra mot importerade biodrivmedel med låg klimatnytta.

Vi anser vidare att det är oacceptabelt att besluta om kvotplikt utan att ha undersökt alternativa vägar till det långsiktiga målet, d.v.s. en fossiloberoende fordonsflotta år 2030.

Vi håller inte med regeringen om att det bör övervägas om även höginblandade drivmedel ska omfattas av kvotplikt. Vi avfärdar idén om kvotplikt för höginblandade drivmedel. Kvotplikt missgynnar biogas på ungefär samma sätt som den så kallade pumplagen har gjort. Modellen är teknikneutral i teorin, men i praktiken ser vi inte hur biogasen ska kunna komma in i ett kvotpliktsystem på ett trovärdigt sätt. Dagens drivmedelsmarknad är alltför starkt kopplad till oljebolagen och deras distribution av flytande oljeprodukter.

Eftersom energiministerns kommande utredning om fossiloberoende fordonsflotta ännu inte har påbörjats bör vägen framåt i det här läget vara att förlänga skattebefrielsen. Med sikte på en fossiloberoende fordonsflotta blir detta särskilt viktigt för de höginblandade biodrivmedlen, där bl.a. biogas ingår. Genom att förlänga skattebefrielsen köper regeringen värdefull tid. Den långsiktiga frågan om framtida ekonomiska styrmedel för biodrivmedel kan därmed hanteras på ett seriöst och samlat sätt inom energiministerns kommande utredning.

Branschens idé om ett teknikneutralt, självfinansierat stödsystem, t.ex. en klimatbonus, bör utgöra ett av de alternativ som analyseras inom ramen för energiministerns kommande utredning. Klimatbonus innebär att ett teknikneutralt stöd till produktion av förnybara drivmedel finansieras genom en avgift på fossila drivmedel. Principen fungerar både med och utan skattebefrielse och skulle t.ex. kunna kombineras med ett successivt införande av energiskatt på sikt.

I promemorian saknas också förslag om långsiktiga styrmedel som stimulerar marknadstillväxt av fordon som kan köras på höginblandade biodrivmedel. Det räcker inte att styra mot mer biodrivmedel. En omställning av fordonsparken är nödvändig för att uppnå fossiloberoende. Fordonstillverkarna har inte tillräckliga incitament att fortsätta att utveckla och sälja fordon som går på höginblandade biodrivmedel. För att nå dit krävs aktivt och långsiktigt stöd som möjliggör fortsatt utveckling av marknaden för fordon som kan drivas helt eller till övervägande del med biodrivmedel. Utan dessa nås inte målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Nyckeln till framgång är lägre förmånsvärden för personbilar och andra stimulanser för tunga fordon som kan köras på höginblandade biodrivmedel.

Den svenska biodrivmedelsbranschen är kompetent, seriös och erfaren. Vi vill att den kompetensen tas tillvara bättre i den fortsatta utformningen av styrmedel för omställningen av transportsektorn. Vi upplever tyvärr en bristfällig dialog mellan branschen och politiken idag. Samtidigt tror vi att den gemensamma utmaningen – att ställa om transportsektorn – är så stor att ett utvecklat samarbete krävs. Energigas Sverige och resten av biodrivmedelsbranschen står till förfogande för en konstruktiv dialog. Det är nu upp till regeringen att välkomna den dialogen i det fortsatta arbetet mot en fossiloberoende fordonsflotta.

Akut behov av biogasstöd redan 2013

Det finns ett akut behov av biogasstöd idag, oavsett närmsta årens vägval

Oavsett vilken väg regeringen väljer för de höginblandade biodrivmedlen – kvotplikt eller förlängning av skattebefrielsen – är det hög tid att införa ett nytt, kraftfullt stöd för biogasen nu om marknaden ska fortsätta växa. Branschens viktiga budskap är att det inte kan vänta tills regering och riksdag är redo att besluta om den fortsatta hanteringen av *generella* styrmedel för biodrivmedel. Promemorian talar som styrmedel på längre sikt, 2014 och kanske ännu senare.

Nuvarande styrmedel för biogas löper ut i år eller har redan tappat effekt. Promemorian måste därför kompletteras med ett särskilt biogasstöd som kan införas redan 2013, lämpligtvis en metanreduceringsersättning om 20 öre/kWh.

Biogasens speciella förutsättningar

Biogasens skilljer sig från övriga biodrivmedel på flera sätt. Det ena är att biogasen kan erbjuda ett alldeles särskilt högt samhälls- och miljövärde. Avfall blir högvärdigt drivmedel och kretsloppet sluts när biogödseln återförs till jordbruket, vilket i sin tur minskar övergödningen av sjöar och hav. I oberoende utredningar konstateras dessutom gång på gång att biogas ger störst klimatnytta av alla biodrivmedel. Därtill kommer 80-90 procent minskning av hälsofarliga partiklar och kvävedioxid från avgaser – något som flera städer ser som en viktig drivkraft för lokala och regionala biogassatsningar.

Det andra är att biogas till fordon är Sveriges paradgren. Vi är utan tvekan världsledande på just biogasområdet. Det innebär en unik chans för Sverige att exportera vår kunskap, våra erfarenheter och vår teknik. Efterfrågan på den typen av tjänster bedöms vara enorm. Dessutom lär behovet öka ytterligare i takt med att resten av världen nu alltmer riktar fokus mot klimatfrågan, renare stadsmiljöer, resurseffektivitet och avfallshantering. Men konkurrensen kommer att hårdna. För att Sverige ska kunna behålla försprånget bedömer vi att det krävs en fungerande hemmamarknad. En fungerande hemmamarknad får vi bara om staten på ett tydligt sätt är med och stöttar under pågående uppbyggnadsfas.

Det tredje är att biogas är ett gasformigt bränsle. Det ställer krav på investeringar i ny infrastruktur, eftersom den infrastruktur vi har i Sverige idag är uppbyggd kring flytande oljeprodukter. Å ena sidan är det en nackdel – kostnadsmässigt – åtminstone under den tid marknaden byggs upp. Stora, långsiktiga investeringar måste komma på plats. Å andra sidan kan den nackdelen så småningom bli en fördel i takt med att lokala och regionala nät byggs ut. Gasen kan då transporteras under jord – effektivt, osynligt och så gott som utan miljöpåverkan. De investeringar som görs idag kommer med andra ord att betala sig för samhället, om och om igen under många år. Likväl är det en extra kostnadspost som belastar biogasen idag.

Situationen för biogasen idag

Efterfrågan på biogas är enorm och växer snabbt. Råvarorna finns. Det är lönsamheten som saknas. Det saknas incitament för företag att investera stora summor i produktion och infrastruktur, trots att affären inte går att räkna hem ännu. Investeringarna kommer inte bli av om inte regeringen visar att staten stöttar branschen under pågående uppbyggnadsfas.

Produktion av biogas har de senaste två decennierna drivits på av politiska insatser på nationell och lokal nivå. Tack vare styrmedel och stimulanser har biogasproduktion från avfall av olika slag kunnat växa, vilket i sin tur skapat en marknad för fordonsgas till bilar, bussar och lastbilar. Biogasens roll i en fossiloberoende fordonsflotta är uppenbar. Tyvärr har produktionen av biogas redan nu börjat stagnera rejält, på grund av att effekten av nuvarande svenska styrmedel försvinner nu. Vissa distributörer av fordonsgas har börjat importera biogas för att tillgodose kunder trots en enorm potential i vårt eget land. Flera nya producenter inom avfallsområdet avvaktar med investeringsbesluten. Nuvarande producenter av biogas drar i handbromsen för sina framtida projekt eller börjar titta på närliggande länders ersättningssystem. Allt i väntan på politiska signaler och stöd från den svenska regeringen. Läget är minst sagt oroande. Med en stagnerande biogasproduktion minskar också intresset bland såväl miljöteknikföretag som fordonsproducenter och distributörer. Nya arbetstillfällen och exportmöjligheter går förbi oss. De positiva sysselsättningseffekterna, teknikutvecklingen och kunskapen flyttar istället till våra grannländer. Samtidigt ser vi hur Sverige missar ett viktigt steg mot målet om en fossiloberoende fordonsflotta.

Hög tid att införa ett nytt, kraftfullt stöd till biogasen – invänta inte de generella styrmedlen

Flera viktiga styrmedel för biogas löper ut nu eller har redan förlorat effekt. De sista pengarna i klimatinvesteringsprogrammet ska användas senast i år. Investeringsstöden inom landsbygdsprogrammet är översökt. Dessutom går skattebefrielsen ut efter 2013 och branschen får inga besked om vad som väntar därefter. Därtill kommer bl.a. osäkerheten kring den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet på gasbilar som löper ut om 1,5 år, samt hur miljöbilsdefinitionen kommer att utvecklas framöver.

Allvarligast av allt är att inga förslag för ökad biogasproduktion har lagts fram av regeringen. Enbart skattebefrielsen kommer inte att räcka på kort och medellång sikt, inte så länge infrastrukturen och marknaden är i uppbyggnadsfasen. Det framgår inte minst av att biogasproduktionen inte ökar idag. Inte heller kvotplikt för höginblandade drivmedel kommer att öka biogasens konkurrenskraft (se våra kommentarer nedan om att kvotplikt missgynnar biogas).

Branschens vädjan till regeringen är att ge biogasen ett nytt, kraftfullt stöd nu när effekten av befintliga styrmedel försvinner. Ett första steg skulle vara att införa en metanreduceringsersättning på 20 öre/kWh, som Energimyndigheten föreslog redan 2010. Det finns ingen anledning att invänta kvotpliktsutredningen eller energiministerns utredning. Metanreduceringsstödet är en ren miljöersättning och motiveras av att samhällsvärdet är högre än kostnaden för stödet. Något som bl.a. Profu har bekräftat i en utredning nyligen (<http://energigas.se/Om-oss/VaraAsikter/DebattNY/BiogasFranGodsel>). Profus beräkningar visar att det samhällsekonomiska värdet av gödselbaserad biogas överstiger den samlade produktions- och distributionskostnaden med 30 öre/kWh. Samhällsnyttan är alltså större än utgiften för stödet, som uppgår till 20 öre/kWh. Intäkterna är större än utgifterna, d.v.s. metanreduceringsersättningen leder till en vinst för samhället.

Kvotplikt på låginblandade drivmedel

När det gäller kvotplikt generellt gör vi samma bedömning som resten av biodrivmedelsbranschen. Kvotpliktsförslaget riskerar att bli hämmande för marknadsutvecklingen då den inte bara sätter ett golv, utan även ett tak, för volymerna. En kvotplikt som styr volym snarare än klimatnytta skapar dessutom inte den marknadsmekanism som behövs för att säkerställa att god klimatprestanda betalar sig. Det blir ett trubbigt verktyg som riskerar att styra mot import av biodrivmedel med låg klimatnytta. Det visar inte minst erfarenheterna från liknande system i andra länder. Kvotplikten leder dessutom till några få procents ökning av de förnybara drivmedlen, långt ifrån det mål som satts upp om en fossiloberoende fordonsflotta.

Energigas Sverige representerar biogasbranschen och har störst kunskap om just biogasens förutsättningar. Biogas utgör ett höginblandat biodrivmedel (i kombination med naturgas) eller, som i vissa fall, ett biodrivmedel helt utan fossilt innehåll. Därför fokuserar vårt remissvar på den delen av skattepromemorian som behandlar den fortsatta hanteringen av styrmedel för höginblandade biodrivmedel. Vad gäller kvotplikt generellt, och förslaget om kvotplikt för låginblandade biodrivmedel specifikt, står vi bakom de bedömningar som Svebio gör i sitt remissvar.

Den fortsatta hanteringen av styrmedel för höginblandade biodrivmedel

Det är bra att regeringen har konstaterat att "*fortsatt goda förutsättningar*" bör ges till biogas, E85 och andra höginblandade drivmedel. Tyvärr meddelar regeringen samtidigt att höginblandade drivmedel eventuellt ska ingå i ett kvotpliktssystem framöver. Vi vet inte hur. Vi vet inte när. Vi vet bara att det ska utredas och övervägas. Bara den osäkerheten i sig håller just nu på att kraftigt bromsa in – och i värsta fall helt stoppa – den pågående utvecklingen av svenska biodrivmedel, inte minst biogas.

Oacceptabelt att besluta om kvotplikt utan att utreda alternativen

Kvotplikt och skattebefrielse för biodrivmedel utreddes av Energimyndigheten 2009. Uppdraget var att analysera förutsättningar och konsekvenser av ett kvotpliktssystem. Det ingick inte i uppdraget att utreda andra styrmedel. Fortfarande saknas en oberoende statlig utredning som tar ett helhetsgrepp om frågan och analyserar olika vägar till en fossiloberoende fordonsflotta. Energiministern har aviserat att en sådan utredning är på gång, men det är alldeles uppenbart att den kommer ett par år för sent. Nu ska regering och riksdag alltså besluta om stora och avgörande frågor, som kvotplikt och skattebefrielse – utan att ha varken alternativen eller det långsiktiga målet klart för sig. Energigas Sverige menar att det är orimligt och oacceptabelt.

Kvotplikt missgynnar biogas

Det ska enligt promemorian övervägas om också höginblandade drivmedel ska omfattas av kvotplikt. Energigas Sveriges huvudsakliga budskap inför det arbetet är att kvotplikt missgynnar biogas. Det är en viktig anledning till att vi avfärdar idén om kvotplikt för höginblandade drivmedel. Systemet blir inte teknikneutralt och vi tror att det kommer att hämma utvecklingen av biogasen

som utgör marknadens bästa biodrivmedel ur miljö- och klimatsynpunkt. Med tanke på målet om en fossiloberoende fordonsflotta har Sverige inte råd att utesluta bigoasen genom kvotplikt.

Om kvotplikten åläggs oljebolagen – vilket vi uppfattar har varit förslaget hittills – finns fortsatt problem med att dessa i huvudsak inte distribuerar fordonsgas. Oljebolagen som drivmedelsdistributörer är ensidigt inriktade på flytande drivmedel. Dessutom har E85 fördelen av att redan ha en utbyggd infrastruktur för tankställen. Vi tror att kvotpliktiga aktörer kommer att investera i den billigaste och enklaste lösningen för den enskilda aktören, och inte nödvändigtvis den lösning som ger störst miljö- och samhällsnytta. Biogas från avfall ger samhället stora vinster, men kan betraktas som ett onödigt dyrt alternativ för den aktör som hittills byggt upp hela sin verksamhet kring flytande drivmedel.

Vi menar att kvotplikt missgynnar biogas på samma sätt som den så kallade pumplagen har gjort. Pumplagen är i teorin teknikneutral på så sätt att mackägaren kan välja vilken typ av förnyelsebart drivmedel som ska säljas. Men att bygga om en mack för att kunna sälja etanol är billigare än att förbereda den för att kunna sälja biogas. Det blev i praktiken alltså en etanolpumplag som försämrade biogasens konkurrensvillkor och tvingade fram stora investeringar i etanolpumpar som knappt används idag.

Energigas Sverige anser att regeringen bör lära av det misstag som pumplagen utgör. Kvotplikt är precis som pumplagen också teknikneutral – i teorin. Men vi ser inte hur biogasen ska kunna komma in i ett kvotpliktsystem på ett trovärdigt sätt. Frågan är helt avgörande för den fortsatta satsningen på biogas i Sverige. Vi kan inte ännu en gång acceptera att gasen lämnas utanför och ges sämre förutsättningar.

Energigas Sverige är starkt kritiska till ett kvotpliktsystem generellt, och speciellt ett där höginblandade drivmedel ingår. Om regeringen ändå – trots biodrivmedelsbranschens tydliga avrådan – väljer att gå den vägen, är det oerhört viktigt att biogasens speciella förutsättningar uppmärksammas på ett seriöst sätt. Vi förutsätter att regeringen i det läget för en dialog med gasbranschen i syfte att hitta en utformning där biogasen ges en rimlig chans att vara med och bidra till målet om en fossiloberoende fordonsflotta.

För att ytterligare tydliggöra vår oro för biogasen i ett framtida kvotpliktsystem bifogar vi som bilaga vårt remissvar på Energimyndighetens kvotpliktsutredning från 2009.

Utred styrmedelsfrågan seriöst och förläng skattebefrielsen under tiden

Energigas Sverige anser att regeringen i det här läget bör avstå från att besluta om kvotplikt, i allra högsta grad kvotplikt för höginblandade biodrivmedel. Vägen framåt nu borde vara att ansöka om stadsstöds godkännande för fortsatt skattebefrielse, åtminstone ytterligare några år. På det sättet kan frågan om framtida ekonomiska styrmedel för biodrivmedel hanteras på ett seriöst och samlat sätt inom energiministerns kommande utredning om fossiloberoende fordonsflotta.

Energigas Sveriges önskemål och förslag inför energiministerns kommande utredning

Energigas Sverige vill lyfta fram följande önskemål och förslag inför energiministerns kommande utredning om en fossiloberoende fordonsflotta:

- Kvantifiera målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030.
- Sätt upp delmål. Sverige har så gott som redan nått 10-procentmålet, och det åtta år i förväg. Om regeringen menar allvar med fossiloberoende fordonsflotta år 2030 behöver ambitionsnivån höjas till minst 20 % förnybara drivmedel år 2020.
- Analysera för- och nackdelar med flera alternativa styrmedel som leder mot målet.

- Branschens idé om ett teknikneutralt, självfinansierat system för klimatbonus bör utgöra ett av de alternativ som utreds (se nedan).

Klimatbonus bör utgöra ett av de långsiktiga alternativ som utreds

Klimatbonus fungerar både med och utan skattebefrielse

I ett långsiktigt perspektiv – med sikte på en fossiloberoende fordonsflotta 2030 – kan det diskuteras huruvida en skattebefrielse är ekonomiskt hållbart i längden. Med ökade volymer förnybart i fordonsflottan ökar skattebortfallet. Statskassan bör på sikt kompenseras för kostnaden för skattebefrielsen genom höjda skatter eller genom ett avgiftssystem på bensin och diesel. Energigas Sverige föreslår ett teknikneutralt, avgiftsbaserat transfereringssystem som vi kallar klimatbonus. Ett sådant system fungerar både med och utan skattebefrielse och skulle t.ex. kunna kombineras med ett successivt införande av energiskatt på biodrivmedel. Systemet är teknikneutralt, självfinansierat och långsiktigt. Det styr dessutom mot de allra klimatsmartaste biodrivmedlen, däribland andra generationen biodrivmedel som idag belastas av höga produktionskostnader. Vi anser därför att klimatbonus bör utgöra ett av de långsiktiga alternativ som analyseras inom energiministerns kommande utredning.

Klimatbonus i korthet

Klimatbonus fungerar i korthet enligt följande. För varje producerad förnybar energienhet som används som fordonbränsle utgår en ersättning i kronor per megawattimme. Ersättningen (klimatbonusen) utgår till den som producerar drivmedlet. Ersättningen är differentierad utifrån koldioxidreduktion, där beloppet är högre ju större koldioxidreduktion som uppnås. Finansiering sker genom att en fossilavgift läggs på alla icke förnybara drivmedel som säljs i Sverige. Även avgiften är differentierad utifrån koldioxid och högst för det drivmedel som har störst klimatpåverkan.

Ett ansevärt stöd till förnybart, men en låg avgift på fossilt

Fossilavgiften blir mycket liten och bör inte utgöra något politiskt hinder. Om basnivån för ersättningen sätts till 2 kronor per liter förnybart bränsle uppgår fossilavgiften till endast 2-3 öre per liter bensin eller diesel (utifrån dagens drivmedelsmix). Om förnybara drivmedel står för mer än hälften av transportsektorns energianvändning år 2030 uppgår fossilavgiften enligt våra beräkningar till mindre än 70 öre per liter bensin eller diesel. Det räkneexemplet utgår från att varje produktionsanläggning får full ersättning i åtta år och därefter ytterligare fem år med avtrappad ersättning.

Idén om klimatbonus baseras på erfarenheter från andra styrmedelsmodeller

I vårt arbete med klimatbonus har vi framförallt tittat på erfarenheterna från andra styrmedelsmodeller. Vi har t.ex. tagit intryck av NOx-avgiftssystemet som har hyllats internationellt och mött acceptans från branschen. Ett sådant system ger företagen möjlighet att välja – betala eller åtgärda. Pengarna stannar inom branschen, och den administrativa kostnaden är låg. Elcertifikatsystemet är ytterligare ett verktyg som ger branschen möjlighet att välja hur, när och i vilken teknik investeringar ska ske. Den långa tidshorisonten ger ett gott investeringsklimat. Vi har även fångat upp idéer kring kvotplikt, bl.a. när det gäller vem som ska betala fossilavgiften. Med erfarenheterna från pumplagen drar vi slutsatsen att ersättningen lämpligen bör variera efter klimatnytta. Detta för att marknaden annars lätt väljer den enklaste lösningen, inte nödvändigtvis den som ger mest samhällsnytta. Med erfarenheter från olika modeller, mer eller mindre framgångsrika, tycker vi att vi har landat i ett förslag som är väl värt att titta vidare på. Därför bör klimatbonus utgöra ett av de alternativ som utreds inom energiministerns kommande utredning.

3. Förändrad miljöbilsdefinition

Sammanfattning av våra synpunkter på promemorians förslag

Miljöbilsdefinitionen ger marknaden och konsumenten en signal om vilka bilar som är *bäst* för miljön och klimatet. Därför är det oerhört viktigt att miljöbilsdefinitionen verkligen bara omfattar de *bästa* bilarna ur miljö- och klimathänseende.

Energigas Sverige välkomnar en skärpning av miljöbilsdefinitionen och ser gärna en fortsatt successiv skärpning enligt en tydlig, förutbestämd plan.

Det är positivt att regeringen nu föreslår ökad teknikneutralitet och att gasolbilar inte längre utesluts ur definitionen.

Förslaget är tyvärr för kortsiktigt och riskerar därför att hämma teknikutvecklingen. Med det här förslaget vet branschen inte vilka spelregler som gäller redan om 3,5 år (2016). Regeringen borde avisera stegvisa justeringar redan nu.

Det är fullt logiskt och rimligt att definitionen skiljer gas- och etanolbilar från bensin- och dieslbilar. Ett gram koldioxid från en bensin- eller dieslbil ger upphov till högre klimatpåverkan än ett gram koldioxid från en gas- eller etanolbil. **Energigas Sverige avstyrker därför förslaget att på sikt ge gas- och etanolbilar samma utsläppskrav som bensin- och dieslbilar.**

Energigas Sverige föreslår istället något av följande alternativ:

- Utsläppskraven fastställs enligt samma formel för alla bilar, men bara under förutsättning att avgasvärdet för gas- och etanolbilar reduceras med en schabloniserad faktor som tar hänsyn till dessa bilar faktiska klimatnytta. Energigas Sverige bedömer det här alternativet som det lämpligaste.
- Permanent differentiering av utsläppskraven för alternativbränslebilar och fossilbränslebilar. Differentieringen bör i så fall utgå från biodrivmedlens faktiska klimatnytta.

Miljöbilsdefinitionen bör även ställa särskilda krav på partiklar och kväveoxider utöver Euro 5-normen.

En närmare utveckling av våra synpunkter

Energigas Sverige välkomnar en skärpning av miljöbilsdefinitionen

Vi är positiva till att regeringen nu äntligen föreslår en skärpning av miljöbilsdefinitionen. Energigas Sverige har länge påtalat problemet med nuvarande miljöbilsdefinition som i huvudsak har styrt mot fossilbränslebilar. En stegvis skärpning av miljöbilsdefinitionen är en viktig del för omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta. Vi bedömer att det med regeringens förslag nu finns en chans att vända den nuvarande trenden och öka andelen bilar som drivs med förnybara bränslen – åtminstone på kort sikt.

Det saknas långsiktighet i miljöbilsdefinitionen – utvecklingen hämmas

Det vi framförallt saknar i regeringens förslag är en långsiktig styrsignal. Enligt promemorian "bedöms" ytterligare skärpningar införas år 2016 och år 2019. "På sikt" menar regeringen att samma utsläppskrav ska gälla för samtliga bilar. En successiv skärpning är mycket bra och nödvändigt för att driva utvecklingen. Men regeringen måste vara mer precis om den framtida miljöbilspolitiken. Osäkerheten hämmar utvecklingen av fordonsteknik och satsningar på förnybara

drivmedel. Både fordonsbranschen och biodrivmedelsbranschen är investeringstunga branscher som arbetar med långsiktiga projekt. Att inte veta vilka förutsättningar som gäller redan om 3,5 år (2016) innebär en stor osäkerhet och risk att projekten inte blir av.

Regeringens förslag ger på sikt en "rabatt" till fossila tekniker

Det absolut viktigaste verktyget för att nå fossiloberoende borde vara att premiera förnybart framför fossilt. Energieffektivitet, resurseffektivitet och hållbarhet är andra viktiga parametrar, men vikten av att fasa ut de fossila drivmedlen får inte hamna i skuggan av dem. De förnybara teknikerna ligger ett århundrade efter de fossila. Potentialen att effektivisera de förnybara teknikerna finns där. Men det är inte svårt att förstå att teknikutvecklingen aldrig kommer att förverkligas om styrmedlen premierar de fossila teknikerna. Ändå är det precis det som regeringen vill göra genom att på sikt ställa samma avgaskrav på de fossila och förnybara teknikerna. Det innebär i praktiken att regeringen vill ge de fossila teknikerna en "rabatt" eftersom ett gram koldioxid från bensin eller diesel faktiskt påverkar klimatet betydligt mer än ett gram koldioxid från förnybara drivmedel.

Förmåner för miljöbilar bör relateras till energieffektivitet och bränslets klimatnytta

Förmåner för miljöbilar bör i första hand relateras till två egenskaper hos bilen: energieffektivitet och bränslets klimatpåverkan. Incitament för ökad energieffektivitet ordnas relativt lätt genom en successivt skärpt gräns för bilarnas koldioxidutsläpp. Bränslets klimatpåverkan är lite svårare men får av den anledningen inte hamna i skuggan av energieffektiviteten. Som vi ser det finns det två sätt att hantera det faktum att ett gram koldioxid från en bensin- eller dieselbil ger upphov till högre klimatpåverkan än ett gram koldioxid från en gas- eller etanolbil:

1. Det ena är att fastställa utsläppskraven enligt samma formel för alla bilar, även för de bilar som kan drivas med förnybara drivmedel. Den utformningen förutsätter att koldioxidutsläppen ur avgasrören på gas- och etanolbilar reduceras med en schabloniserad faktor beroende på bränsle. Schablonen beräknas utifrån en sammanvägning av det aktuella bränslets klimatnytta "från källa till hjul", tankningsgrad samt inblandning av fossila komponenter i drivmedlet (lämpligen i form av ett genomsnitt för landet). En positiv effekt av den här utformningen är att alla tekniker kan behandlas rättvist. Även elbilar kan bedömas utifrån deras faktiska klimatpåverkan, trots att de saknar avgasrör. Ytterligare en fördel är att upplägget styr mot de tekniker som ger mest klimatnytta.
2. Det andra sättet är att fastställa utsläppskraven enligt *en* formel för fossilbränslebilar och *en annan* formel för gas- och etanolbilar. Med den utformningen måste gas- och etanolbilar tillåtas släppa ut mer koldioxid från avgasröret, eftersom klimatpåverkan per gram koldioxid i verkligheten är lägre än för bensin och diesel. Utsläppskraven för gas- och etanolbilar får i det här fallet baseras på den genomsnittliga koldioxidreduktion som dessa tekniker bidrar med. Även här kan tankningsgrad och bränslemix vägas in.

Regeringen har uppenbarligen valt det senare alternativet, åtminstone initialt. Energigas Sverige inser att båda tillvägagångssätten har sina för- och nackdelar. Ur ett kund- och marknadsperspektiv föredrar vi dock det första tillvägagångssättet. Det är enligt vår uppfattning mer transparent, teknikneutralt och förutsägbart. Vi ser även en pedagogisk fördel i att sätta samma gräns för alla bilar och sedan ge gas- och etanolbilarna ett slags "grön rabatt" kopplat till deras faktiska klimatnytta. En annan fördel är att de ur klimathänsyn bästa teknikerna gynnas. Det första tillvägagångssättet är ett trubbigare verktyg som endast styr mot förnybart, inte de tekniker som ger störst klimatnytta.

Energigas Sverige avstyrker förslaget om att fasa ut klimatperspektivet

Vi kan acceptera regeringens förslag som motsvarar det andra tillvägagångssättet. Vad vi *inte* kan acceptera är regeringens avsikt att på sikt sätta samma avgaskrav på fossil och förnybar teknik, räknat på utsläppen från avgasröret. Då försvinner klimatperspektivet från miljöbilsdefinitionen.

Förmåner för miljöbilar bör relateras till energieffektivitet och bränslets klimatpåverkan. Men med regeringens intentioner att på sikt fasa ut klimatkomponenten försvinner incitamenten som skulle styra mot förnybart. Resultatet blir en miljöbilspolitik som leder till ökat fossilberoende. Miljöbilsdefinitionen skulle i så fall bli en "snålbilsdefinition" som skulle behöva kompletteras med ytterligare något verktyg för att öka andelen bilar som kan drivas på förnybara drivmedel och styra mot en fossiloberoende fordonsflotta. Det tycker vi å andra sidan blir onödigt krångligt när det faktiskt går att kombinera energieffektivitet och klimatnytta i en och samma miljöbilsdefinition. Dessutom innehåller regeringens förslag inte något sådant komplement.

Vi föreslår istället två alternativa vägar till fortsatt incitament för förnybara tekniker

Mot bakgrund av ovanstående resonemang avstyrker Energigas Sverige regeringens förslag att på sikt ge gas- och etanolbilar samma utsläppskrav som bensin- och dieslbilar. Istället föreslår vi något av följande alternativ, där det första är att föredra:

- Fastställ utsläppskraven enligt samma formel för alla bilar, men bara under förutsättning att avgasvärdet för gas- och etanolbilar reduceras med en schabloniserad faktor som tar hänsyn till dessa bilars faktiska klimatnytta. Avgasvärdet för etanolbilar multipliceras lämpligen med 0,6 (40 % reduktion) och avgasvärdet för gasbilar multipliceras med 0,5 (50 % reduktion). Schablonerna följer de rekommendationer som Stockholm stad tagit fram baserat på EU:s förnybartdirektiv och snittvärden för de senaste årens verkliga utfall enligt Bilindex. Här har hänsyn tagits till rikssnittet för inblandning av naturgas i fordonsgas och bensin i E85. Vartefter de faktiska förutsättningarna förändras kan schablonerna behöva justeras.
- Inför en permanent differentiering av utsläppskraven. Formeln som anger utsläppskraven på gas- och etanolbilar sätts i relation till den genomsnittliga koldioxidreduktion som dessa tekniker bidrar med. Här bör beaktas att hållbarhetskraven höjs från och med 2017, vilket får till följd att biodrivmedlens klimatnytta ökar. Även tankningsgrad och inblandning av fossila komponenter (t.ex. förhållandet biogas/naturgas) kan förändras och behöva vägas in. Den successiva skärpningen och energieffektiviteten fås genom att utsläppskraven för gas- och etanolbilarna följer med i samma takt som kraven på bensin- och dieslbilar skärps.

Ställ särskilda krav på partiklar och kväveoxider utöver Euro 5-normen

Flera svenska städer uppfyller inte luftkvalitetsnormerna för partiklar och kväveoxider. Regeringen bör ta sitt ansvar för människors hälsa och renare stadsluft – och det kan göras genom miljöbilsdefinitionen.

Bra med ökad teknikneutralitet

Vi är positiva till förslaget att inte längre ställa några särskilda krav på en bils driftsteknik. Det innebär ökad teknikneutralitet, och på det sättet kommer t.ex. gasolbilar kunna klassas som miljöbilar i framtiden. Användningen av gasol i fordon är betydande i Europa, medan det idag är en marginell marknad i Sverige. Gasol som bränsle minskar utsläppen av miljö- och hälsoskadliga partiklar. Och precis som promemorian uppmärksammar kan även förnybara alternativ för gasol komma att introduceras på marknaden på sikt. Vi är glada att regeringen uppmärksammat den här utvecklingen och därmed väljer att inte utesluta några tekniker.

Koppla miljöbilsdefinitionen till den tidsbegränsade nedsättningen av bilars förmånsvärde

Promemorians förslag till ny miljöbilsdefinition kopplas endast till lättnader i fordonsskatten och statliga myndigheters upphandlingar. Det är relativt svaga styrmedel som knappast påverkar den stora massans beslut vid bilköp. För att få effekt måste miljöbilsdefinitionen kopplas till en förlängning av den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet, som har visat sig vara ett mycket effektivt incitament för att styra mot climateffektiva val vid bilköp.

Avslutande kommentar

Energigas Sverige tackar för möjligheten att ge synpunkter på regeringens förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av våra förslag till förändringar.

Anders Mathiasson
VD

Ellenor Grundfelt
Remiss- och styrmedelsansvarig