

Till:

Regeringskansliet  
103 33 STOCKHOLM

Från:

## Skattebefrielsen för biogas bör förlängas med tio år

*Den 11 maj bjöd Miljö- och energidepartementet in representanter från biogasbranschen till ett rundabordssamtal om biogas. Med anledning av de diskussioner som fördes under mötet önskar Energigas Sverige med det här brevet förtydliga branschens ståndpunkter gällande biogasens skattebefrielse.*

### Energigas Sveriges förslag

För att värna om de biogasinvesteringar som svenska kommuner och företag har finansierat med både privata och statliga medel anser Energigas Sverige att regeringen bör agera enligt följande:

- **Kvotpliktssystemet<sup>1</sup> som regeringen avser införa år 2017 bör begränsas till att endast omfatta flytande drivmedel<sup>2</sup>.** Gasformiga drivmedel (inklusive flytande fordonsgas) bör tillsvidare lämnas utanför kvotpliktssystemet. Istället bör biogas ges fortsatt skattebefrielse under ytterligare en tioårsperiod efter att nuvarande statsstödsgodkännande löper ut. Först när kvotpliktsystemet är tillräckligt utvecklat för att kunna hantera både flytande och gasformiga drivmedel i ett och samma system – och när biodrivmedel har uppnått en starkare ställning på marknaden – först då kan biogas inkluderas i kvotpliktssystemet och först då kan skattebefrielsen fasas ut.
- **Regeringen bör omgående ansöka om kommissionens godkännande av fortsatt skattebefrielse för biogas under en tioårsperiod från det att nuvarande statsstödsgodkännande löper ut.** Ansökningsprocessen bör inledas snarast och regeringen måste arbeta för att skyndsamt lämna besked i frågan. Dagens situation med total ovisshet om utformning av skatter och kvotplikt efter år 2015/2016 är mycket allvarlig och stoppar i praktiken upp alla nyinvesteringar inom området.

### Energigas Sveriges motivering

#### Varför bör gasformiga drivmedel tillsvidare hållas utanför kvotpliktssystemet?

Energigas Sverige bedömer att utifrån dagens förutsättningar skulle ett kvotpliktssystem innebära en konkurrenssnedvridning till fördel endast för flytande biodrivmedel. Principen för kvotplikt bygger

<sup>1</sup> Även ett system med reduktionsplikt betraktar vi här som ett slags kvotpliktssystem

<sup>2</sup> I benämningen flytande drivmedel ingår inte flytande fordonsgas, d.v.s. naturgas eller biogas som har kylts ned till -163°C för att underlätta långväga distribution där rörledning saknas. Flytande fordonsgas har liknande marknadsförutsättningar som gasformig fordonsgas och bör därför hanteras på samma sätt som gasformig fordonsgas i regelverket.

på att kostnaden för omställningen från fossilt till förnybart ska spridas ut på det stora kundkollektivet. Enligt kvotpliktsprincipen är det bensin- och dieselkonsumenterna, d.v.s. de som står för den stora fossilbränsleanvändningen, som ska betala för omställningen. Flytande och gasformiga drivmedel distribueras av olika aktörer, oljebolag respektive fordonsgasdistributörer<sup>3</sup>. Fordonsgasdistributörerna har inte tillgång till bensin- och dieselkonsumenterna eftersom de finns hos oljebolagen. I ett traditionellt, enkelt kvotpliktsystem har fordonsgasdistributörerna därmed ingen möjlighet att sprida kostnaderna för omställningen på det stora kundkollektivet. Fordonsgasdistributörerna har heller ingen möjlighet att höja priset på naturgasandelen<sup>4</sup> i fordonsgasen för att finansiera skatteutgifter och ökad förnybartandel i fordonsgasen. Det skulle enbart få den effekten att fordonsgasen blir dyrare än övriga drivmedel, vilket medför att konsumenterna väljer flytande drivmedel istället för fordonsgas. I det scenariot har biogasproducenterna tappat sin marknad.

Det här är också anledningen till att en separat kvot för fordonsgasdistributörer, d.v.s. krav på en viss andel biogas i naturgasen, aldrig skulle kunna fungera som drivkraft för ökad biogasandel i transportsektorn. En separat kvot för fordonsgasdistributörer skulle istället innebära att fordonsgasen blir för dyr för att konkurrera med andra drivmedel, vilket även det får till följd att biogasproducenterna förlorar sin marknad. Till saken hör även att fordonsgasdistributörerna redan har uppnått en mycket högre förnybartandel än oljebolagen. År 2014 uppgick biogasandelen i fordonsgasen till hela 60 procent. Ett kvotpliktsystem som inkluderar både oljebolag och fordonsgasdistributörer måste vara väl utvecklat för att kunna hantera dessa aktörers olika förutsättningar och utgångspunkter.

#### **När kan gasformiga drivmedel inkluderas i kvotpliktsystemet?**

Energigas Sverige bedömer att inom ramen för ett mer utvecklat kvotpliktsystem bör det principiellt finnas lösningar på ovannämnda problematik. Gasformiga drivmedel kan således inkluderas i kvotpliktsystemet på sikt. Men det kräver ett väl utvecklat kvotpliktsystem med höga kvoter, höga sanktionsavgifter och en väl fungerande certifikatshandel. Vid vilken tidpunkt kvotpliktsystemet kan uppfylla dessa villkor kan inte bedömas i nuläget eftersom systemet ännu inte är implementerat och beprövat. Flera utredningar<sup>5</sup> har pekat på svårigheter att skapa en fungerande certifikatshandel utifrån nuvarande förutsättningar och marknadsstruktur. Vidare bör höga kvoter och höga sanktionsavgifter rimligen introduceras stegvis för att minimera risken för stora och plötsliga prishöjningar för konsumenterna. Energigas Sverige bedömer att det kommer att ta åtminstone tio år innan kvotpliktsystemet är så pass etablerat och väl utvecklat att gasformiga drivmedel kan inkluderas i systemet på ett bra sätt.

#### **Varför just en tioårig förlängning av biogasens skattebefrielse?**

Biogasens skattebefrielse bör rimligen förlängas tills dess att gasformiga drivmedel kan inkluderas i kvotpliktsystemet, vilket enligt vårt resonemang ovan sannolikt ligger åtminstone tio år framåt i tiden. Energi- och miljöstödsriktlinjerna tillåter godkännande av statsstöd för tio år i taget, varför det förefaller lämpligt att skattebefrielsen förlängs under en tioårsperiod. Tio år motsvarar dessutom den tidshorisont som företagen måste kunna överblicka för att våga bygga och investera i produktionsanläggningar. En tioårig skattebefrielse kan också jämföras med elcertifikatsystemet där nya anläggningar har rätt till elcertifikat i 15 år och där regelverket är fastställt till år 2035. Energigas Sverige har tidigare kommunicerat till regeringskansliet att skattebefrielsen bör förlängas tills dess att kvotpliktsystemet är tillräckligt utvecklat för att kunna hantera både flytande och gasformiga drivmedel i ett och samma system. En förlängning till år 2020 har varit ett minimikrav

<sup>3</sup> Förtydligande: Även om flera oljebolag erbjuder fordonsgas på sina mackar så har oljebolagen ingenting med själva gasaffären att göra. Det är fordonsgasdistributörerna som säljer gasen på oljebolagens mackar.

<sup>4</sup> Fordonsgasen i Sverige består idag av både biogas och naturgas. Biogasandelen i fordonsgasen har ökat stadigt genom åren och uppgick till 60 % år 2014. Naturgasandelen var således 40 %.

<sup>5</sup> Kvotpliktsystem för biodrivmedel (Energimyndigheten 2009), Promemorian Kvotplikt för biodrivmedel (Näringsdepartementet 2013), Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84).

från branschens sida. Vi önskar dock förtydliga att en förlängning till år 2020 endast leder till begränsade nyinvesteringar. Vi vill därför uppmana regeringen att utnyttja möjligheten att söka statsstöds godkännande för en tioårsperiod. Ett besked om fortsatt skattebefrielse under tio år framåt skulle ge biogasmarknaden den långsiktighet den behöver för att växa och på sikt bidra till en fordonsflotta fri från fossila bränslen.

### **Kommer kommissionen att kunna godkänna fortsatt skattebefrielse för biogas?**

Enligt Energimyndighetens kostnadsjämförelser är biogasen långt ifrån överkompenserad<sup>6</sup>, vilket tyder på att kommissionen även under en längre period framöver bör kunna bedöma biogasens skattebefrielse som förenlig med EU-rätten. Att en övervägande del av biogasen i Sverige produceras från avfall och restprodukter – och därmed faller in under benämningen *avancerat biodrivmedel* – utgör ytterligare en anledning att betrakta biogasens fortsatta skattebefrielse som tillåtet statsstöd. Enligt vår uppfattning föreligger dessutom särskilda omständigheter som tyder på att det inte finns någon konflikt mellan den biogas som produceras från energigrödor i Sverige och de nya regler som kommissionen tillämpar avseende så kallade *livsmedelsbaserade biodrivmedel*. Energigas Sverige för redan en dialog med tjänstemän på regeringskansliet där vi redogör närmare för dessa omständigheter.

### **Biogaspotentialen realiserar genom en kombination av styrmedel**

Enligt utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) kan biogas stå för mer än hälften av de biodrivmedelsvolymerna som krävs för att nå en fossiloberoende fordonsflotta år 2030. För att den potentialen ska realiserar måste en förlängd skattebefrielse kombineras med styrmedel som framförallt säkerställer en fortsatt ökad efterfrågan på både tunga och lätta gasfordon såväl vid nybilsköp som på andrahandsmarknaden. Energigas Sverige bidrar gärna i den fortsatta diskussionen om vilka styrmedel som lämpligen kombineras med fortsatt skattebefrielse.

Med vänliga hälsningar,

Energigas Sverige

---

<sup>6</sup> Övervakningsrapport avseende skattebefrielse för biogas till drivmedelsändamål året 2014 (Energimyndigheten)