

M2015/3227/R

Miljö- och energidepartementet
Energienheten
103 33 Stockholm

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

m.registrator@regeringskansliet.se
christina.nordenbladh@regeringskansliet.se

Stockholm den 21 september 2015

Remissvar gällande Promemoria – Anläggningsbesked för biodrivmedel

Energigas Sverige, som är branschorganisation för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi tackar för möjligheten att bidra med våra synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Miljö- och energidepartementets remiss den 14 september 2015.

Sammanfattning

Energigas Sverige har noga följt regeringens arbete med skattebefrielse på biodrivmedel sedan det blev klart att den sexåriga förlängningen som utlovades för mer än två år sedan inte skulle bli av. Vi är därför väl insatta i det EU-regelverk som promemorian hänvisar till.

Vi vet också att den anpassning som föreslås i promemorian i grunden är mycket oönskad av såväl regeringen som av hela den svenska biodrivmedelsbranschen – inklusive Energigas Sverige och våra medlemmar. Förslaget leder nämligen i helt fel riktning, det vill säga ännu längre bort från en fossilfri fordonsflotta. Samtidigt kan vi utifrån rådande situation ha förståelse för att regeringen nu bedömer att införandet av anläggningsbesked är den enda vägen framåt i frågan.

Med det sagt ligger fokus för vårt remissvar på hur vi bedömer att de negativa konsekvenserna för den svenska biogassatsningen kan *minimeras* med utgångspunkt i att förslaget i promemorian de facto kommer att genomföras vid årsskiftet.

Energigas Sveriges vill utifrån rådande situation framföra tre viktiga budskap till regeringen:

1. Skattebefrielsen för biogas, enligt promemorians förslag, måste gälla under en tioårsperiod eller åtminstone till utgången av år 2020. En kortare förlängning än till år 2020 innebär en helt oacceptabel osäkerhet för inblandade aktörer och riskerar, enligt vår bedömning, att leda till en långsam nedmontering av hela biogassverige. Regeringen har nu möjlighet att undvika en sådan utveckling genom att i sin statsstödsansökan för biogas ansöka om statsstöds godkännande för perioden 2016-2020. Samtidigt vill vi understryka att om regelverket tillåter en tioårig förlängning av biogasens skattebefrielse så är det att föredra. En planeringshorisont på ungefär tio år är nödvändigt för att realisera nyinvesteringar.
2. Samtidigt måste regeringen under innevarande mandatperiod presentera en strategi och styrmedel för hur Sverige ska expandera sin biogassatsning på kort och lång sikt. Den politiska osäkerhet som har präglat hela biodrivmedelsmarknaden i flera år nu får under inga omständigheter fortgå eller uppstå igen om ett par år.
3. Sist men inte minst kräver vi att regeringen verkligen avsätter resurser för att ta en proaktiv roll i pågående revidering av förnybartdirektivet och energi- och miljöstödsriktlinjerna. Idag motverkar EU-regelverket såväl de EU-gemensamma målen som våra svenska nationella mål och ambitioner för transportsektorn. Vi förväntar oss att regeringen tar ett stort politiskt ansvar för att åtgärda det inför framtiden.

Hela biogassverige och en mycket lovande exportmarknad står på spel

Under tjugo års tid har regering och riksdag uppmuntrat kommunala, regionala och privata aktörer att investera i samhällsnyttig service som gasdrivna bussar och sopbilar. Privata verksamheter, som taxi och distributionsföretag, har följt efter. Även ett stort antal privatpersoner runt om i Sverige har bidragit med omtanke om miljön – antingen genom att välja gasbil eller genom att källsortera matavfall som sedan rötas och blir biogas. Tillsammans har vi byggt upp tekniken och lösningarna och Sverige är nu därför världsledande med över 70 procent biogas i fordonsgasen idag.

Andra länder har precis påbörjat den här resan som vi i Sverige redan har gjort. Vi har därför ett unikt tillfälle på biogasområdet att exportera miljöteknik och kunskap. I Sverige är vi duktiga på att utveckla ny teknik. Vi är kända för våra innovationer men tyvärr har vi varit sämre på att kommersialisera dem. Biogasen kan nu bli en förebild där vi faktiskt når kommersialiseringssteget – men då måste vi först undanröja administrativa hinder såsom osäkerhet i styrmedel och skatteregler. Potentialen är tusentals fler arbetstillfällen i både landsbygd och storstad och med det följer förstås intäkter till kommuner och stat.

Till detta ska läggas biogasens nyttor i ett miljö- och kretsloppsperspektiv. Biogasen är rankad som det bästa biodrivmedlet i transportsektorn¹. Produktion och användning av biogas och biogödsel är samtidigt en viktig del av en cirkulär biobaserad ekonomi där vi når de nationella miljömålen. Biogödseln som uppstår vid biogasproduktion kommer dessutom att behövas om vi ska öka den ekologiska odlingen i Sverige.

Regeringens vägval är nu helt avgörande

Låga oljepriser tillsammans med de senaste årens osäkerhet i styrmedlen har varit oerhört påfrestande för hela biodrivmedelbranschen och inte minst för svenska biogasaktörer. Efter flera års väntan på en vändning är den "ekonomiska orken" för att fortsätta bedriva biogasverksamhet mycket liten på de flesta håll idag. Vi ser hur både kommunala och privata ägare och finansiärer nu ser över sina biogassatsningar och funderar på nästa steg. Nedläggning, försäljning eller fortsatt verksamhet?

Vi har daglig kontakt med biogasbranschens aktörer och vi vet att *alla* just nu inväntar besked från regeringen. Ett besked om ytterligare en alltför kortsiktig förlängning av skattebefrielsen tror vi skulle bli dödsstöten för många. Resultatet riskerar att bli nedläggning av flertalet biogasanläggningar. Konsekvenserna blir förödande i form av miljardbelopp i förlorade investeringar. I det sammanhanget ska noteras att kommunala, regionala och statliga medel (inte minst LIP och KLIMP) tillsammans med privata investeringar har finansierat Sveriges biogassatsning. I enlighet med statliga mål² har dessutom hela system för avfallshantering byggts om så att matavfall numera hanteras separat och omvandlas till en resurs i form av biogas som driver bussar och bilar. Det är fantastiskt att så många privatpersoner runt om i landet har lärt sig att man ska källsortera sitt matavfall och gjort den här omställningen därför att det är rätt och riktigt ur miljösynpunkt. Det vore högst oansvarigt och helt oacceptabelt av en regering att tillåta en nedmontering av det vi tillsammans har byggt upp i Sverige.

¹ Drivmedelsfakta 2015, Gröna Bilisters årliga rapport

² Sveriges etappmål för ökad resurshushållning i livsmedelskedjan: *Insatser ska vidtas så att senast år 2018 sorteras minst 50 procent av matavfallet från hushåll, storkök, butiker och restauranger ut och behandlas biologiskt så att växtnäring tas tillvara, och minst 40 procent av matavfallet behandlas så att även energi tas tillvara.*

Detta förväntar sig Energigas Sverige och våra medlemmar av regeringen

Utifrån nuläget bedömer vi att för att motverka de förödande konsekvenser som vi beskriver ovan behöver regeringen framförallt göra följande tre saker:

- 1. Under hösten 2015 krävs besked om att skattebefrielse för biogas, enligt promemorians förslag, gäller under en tioårsperiod eller åtminstone till utgången av år 2020.** En kortare förlängning än till år 2020 riskerar att få förödande konsekvenser i enlighet med vår beskrivning ovan. Biogasen ligger inte i närheten av överkompensationsgränsen och hanteras dessutom i ett separat ärende hos kommissionen. Under förutsättning att regeringen inför anläggningsbesked finns det, som vi ser det, inga administrativa eller juridiska hinder för en förlängning till utgången av år 2020. Vi kan heller inte se några rimliga skäl till en kortare förlängning då vi har uppfattat att regeringen arbetar utifrån att gasformiga drivmedel tillsvidare *inte* ska ingå i det kvotpliktssystem som uppges träda i kraft senast år 2018. Energigas Sverige vill i sammanhanget understryka att det nu efter flera års väntan på långsiktiga besked – och en beundransvärd uthållighet hos finansiärer och ägare – inte finns utrymme för ännu en alltför kortsiktig lösning i väntan på den långsiktiga.
- 2. Under mandatperioden måste regeringen dessutom presentera en strategi och styrmedel för hur Sverige ska expandera sin biogassatsning på kort och lång sikt.** Vi bidrar gärna i det arbetet och förväntar oss att regeringen tillsammans med oss vill hitta en långsiktigt hållbar lösning för en fortsatt svensk biogassatsning. Den politiska osäkerhet som har präglat hela biodrivmedelsmarknaden i flera år nu kan inte fortgå. Finansiärernas tilltro till biogasen är på grund av den politiska osäkerheten låg redan idag. Vid ytterligare vakuüm blir det omöjligt att attrahera nödvändigt kapital sen när den långsiktiga strategin finns på plats. Det är därför bråttom att få den på plats snarast. Biogasbranschen arbetar med att förankra och formulera ett förslag till en långsiktig nationell biogasstrategi. Vi förväntar oss att regeringen tillsammans med oss vill prioritera det här arbetet.
- 3. Sist men inte minst kräver vi att regeringen verkligen avsätter resurser för att ta en proaktiv roll i pågående revidering av förnybartdirektivet och energi- och miljöstödsriktlinjerna.** Utifrån de senaste årens erfarenheter går det inte att dra någon annan slutsats; EU-regelverket för 2020-2030 kommer att bli helt avgörande för Sveriges möjligheter att nå de långsiktiga målen för transportsektorn. I det sammanhanget finns flera delar som behöver ses över och ändras:
 - En av de allra viktigaste frågorna i EU-arbetet är ILUC och hur odling av energigrödor ska hanteras. Regeringen måste arbeta aktivt för att säkerställa att kommande direktiv och riktlinjer om eventuell ILUC-påverkan på ett seriöst sätt grundas på entydiga forskningsresultat och ingenting annat. Lika angeläget är det att den fortsatta ILUC-debatten i EU hanteras utifrån ett bredare systemperspektiv där all odling som anses konkurrera med livsmedelsproduktion rimligen hanteras på liknande sätt – oavsett om grödorna används för framställning av biodrivmedel, alkohol, läsk, smink, tobak eller andra produkter som inte kan anses vara livsnödvändiga. Ska vi nå klimatmålen kan inte energi- och transportsektorn ensam ta ansvar för eventuella ILUC-effekter. Mot bakgrund av de olyckliga konsekvenser som ILUC-debatten hittills har fört med sig för Sverige och våra styrmedel förväntar vi oss att regeringen prioriterar ILUC-frågan i den fortsatta politiska processen.
 - En annan angelägen fråga är överkompensationsreglerna som blir synnerligen ologiska och nästan absurda när de tillämpas på bränslen och drivmedel. Förnybara bränslen måste rimligen tillåtas vara billigare än sina fossila motsvarigheter om konsumenterna ska förväntas ställa om från fossilt till förnybart.

- Generellt är det av vikt att nästa version av energi- och miljöstödsriktlinjerna inte innehåller sådan detaljreglering som till exempel vilka råvaror som ska anses vara berättigade till stöd. Sådana typer av detaljkrav bör helt och hållet hanteras inom ramen för förnybartdirektivet eller någon reviderad eller alternativ version av det direktivet.

Några avslutande ord

Avslutningsvis vill vi blicka tillbaka till år 2009 då målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 lanserades. Då var det tjuogoett år kvar till mållåret och redan det kändes i sammanhanget som en kort tid i förhållande till vad som ska åstadkommas. Nu har en tredjedel av tiden gått och fortfarande saknas flera av de centrala styrmedel som ska ta oss i mål. För snart två år sedan presenterades utredningen *Fossilfrihet på väg* (SOU 2013:84) som konstaterade att det behövs åtminstone 20 TWh biodrivmedel om vi ska klara målet. Många ansåg att siffran var grovt underskattad. Biogasen uppgavs kunna bidra med ungefär hälften av biodrivmedelsvolymerna men även andra biodrivmedel som etanol, FAME och HVO identifierades som viktiga för omställningen. Två år senare saknas fortfarande en strategi för hur biodrivmedlen ska växa i Sverige. En Energikommission har tillsatts men den är begränsad till elsystemet. Sverige behöver även en strategi för hur biodrivmedlen ska bidra till fossiloberoende – inte minst nu när EU enligt remitterad promemoria tvingar oss att införa skatteregler som kraftigt försämrar förutsättningarna för hela biodrivmedelsmarknaden.

Med vänliga hälsningar,



Anders Mathiasson
VD



Ellenor Grundfelt
Remiss- och styrmedelsansvarig