



Infrastrukturdepartementet  
Energienheten  
103 33 Stockholm

## **Remiss I2019/03474/E. BIL Sweden.**

BIL Sweden har inbjudits att inkomma med synpunkter på produktionsstöd och användarstöd i er remiss ”Mer biogas! För ett hållbart Sverige”.

Enligt utredaren har svensk biogaspolitik de senaste åren främst präglats av subventionsinsatser i brukarledet och mindre inom produktionsledet. Förväntas den svenska biogasmarknaden öka krävs fortsatta stödinsatser i båda leden.

BIL Sweden som representerar bilindustrin kommenterar här enbart de åtgärder i utredningen SOU 2019:63 som berör vägtransporterna.

Stödinsatser genom till exempel Klimatklivet har skapat förutsättningar för byggande av fler tankstationer, för både CBG (CNG) och LBG (LNG). Dessa stödinsatser i likhet med olika skattesubventioner för gasbilen har varit nödvändiga för att skapa en rikstäckande utveckling av den gasdrivna fordonsparken. Åtgärderna bedöms även behöva fortsätta framöver tills marknaden och efterfrågan för gasdrivna fordon balanseras av ett tillräckligt stort nätverk av tankstationer med väl avvägd geografisk spridning. Sett ur ett rent hållbarhetsperspektiv är denna tanke god och riktig men hur det ekonomiskt står sig gentemot andra hållbara och förnybara bränslealternativ är mer osäkert och det framgår heller ej av utredningen vad som bäst lämpar sig för Sverige.

BIL Sweden ser utvecklingen av fordonsgasen mot 100 % biogas som klimatpolitiskt korrekt. Inhemsk produktion av biogas nedbringar klimatavtrycket ytterligare jämfört med att som i nuläget importera den till så hög nivå som 43 %, men det krävs också att investeringar i svensk biogasproduktion får ekonomisk bärighet utan subventioner sett på lång sikt. Långsiktighet i energipolitiken är det som både gasproducenter och gasanvändare har störst behov av och regelbundet söker besked om från politiken.

Regeringen har under senkvintern 2020 ansökt hos EU-kommissionen om fortsatt skattebefrielse för biogasen fram till 2030 genom undantag från statsstödsreglerna. En sådan användarsubvention skall normalt bidra till ett ökat nyttjande av gasbilar i Sverige och därmed skapa underlag för ökad biogasproduktion. Likväl ökar ej gasbilsmarknaden på motsvarande sätt som subventionerna ökar. Marknadspotentialen för biogasdrift är uppenbarligen inte stark nog.

Gasbilens plats i Bonus Malus-systemet med sin fasta bonus om 10.000 kr oavsett utsläppsnivå har gett resultatet att nyregistreringarna ökat under 2019. Dock har det inneburit att exporten ökat till andra MS av relativt nya gasbilar efter att de erhållit sin bonus i Sverige. Får tolkas som att subventionsreglerna vid brukandet av gasbilen på de importerande marknaderna är mer långtgående och förmånligare än i Sverige. Betyder också att reglerna för ett styrmedel som en engångsbonus vid nybilsköp att utbetalas efter tidigast 6 månader under förutsättning att ägarbyte ej skett, behöver ändras i den kommande Bonus Malus-översynen inför 2021, vilket BIL Sweden redan propagerat för i annan skriftväxling med regeringen.

BIL Sweden har tidigare gentemot regeringen och myndigheter ställt sig bakom förslaget att lätta lastbilar drivna med alternativa drivmedel som biogas, el eller bränslecell skall kunna brukas med B-körkort upp till en totalvikt om 4250 kg och där vikten av den bränslebärande utrustningen får uppgå till högst 750 kg. Denna EU-baserade körkortslösning förordar BIL Sweden alltså.

BIL Sweden ser också den kommande miljölastbilspremien som utlovats i budgetpropositionen för 2020 som ett effektivt sätt att främja biogas i transportsektorn i Sverige. BIL Sweden förutsätter att regelverket för miljölastbilspremien blir färdigt inom kort.

Marknaden för LBG-drift i Sverige är fortfarande en relativt färsk företeelse. Flytande biogas i form av LBG är ett utmärkt hållbarhetsalternativ till diesel för den tunga fjärtrafiken.

Dock behöver den marknaden utvecklas och mogna i form av fler LBG-tankstationer och fler LBG-drivna fjärrekipage innan det går att se hur utvecklingen blir gentemot HVO-drift och eldrift. Även i detta marknadssegment krävs långsiktiga planer och regelverk. Med ett lämpligt antal LBG-tankstationer fördelade på strategiska platser i landet kommer utländska LBG-ekipage känna trygghet över att köra i Sverige och därmed inledningsvis bidra till en ökad inhemsk LBG-försäljning.

BIL Sweden ser även goda möjligheter att främja biogasen i Sveriges exportpolitik i linje med hållbarhetsperspektivet i regeringens nya exportstrategi. Inte minst när det gäller tunga fordon kan svenskt biogaskunnande tillsammans med fordon vara en del i större exportaffärer för fossilfria buss- och lastbilstransporter. Det finns ett stort biogaskunnande i Sverige såväl hos fordonstillverkare, regioner, kommuner och kollektivtrafikoperatörer.

Avslutningsvis är det viktigt att nämna att skattesubventioner och stödinsatser i både brukarledet och produktionsledet behövs för att få marknaderna för alternativa bränslen att växa och i ett längre perspektiv bli ekonomiskt självbärande. Detta politiska synsätt måste gälla för samtliga förnybara drivmedel och icke enbart för biogasen.

När dessa marknader uppnått eller är på väg att uppnå sin mognadsgrad och kan stå på egna ben förordas att subventionerna trappas ned och på sikt upphör.

Det sistnämnda gäller särskilt balansgången mellan subventionsstödpolitik eller ekonomiska styrmedel och kraven på hållbarhet inom ramen för regeringens reduktionsmål för transportsektorn om 70% CO<sub>2</sub>-minskning till 2030 jämfört basåret 2010.

BIL Sweden den 29 april 2020.

Ulf Svensson  
Samordnare, tekniska frågor