

Dnr: M2022/00498

Ellenor Grundfelt  
[ellenor.grundfelt@energigas.se](mailto:ellenor.grundfelt@energigas.se)

Miljödepartementet  
[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)  
kopia till  
[m.klimatenheten@regeringskansliet.se](mailto:m.klimatenheten@regeringskansliet.se)

Stockholm den 12 april 2022

## Remissvar gällande ändringar i förordningen om klimatbonusbilar

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Miljödepartementets remiss den 25 februari 2022.

### Sammanfattning

Energigas Sverige **tillstyrker** i stort de förändringar som föreslås i promemorian, med reservation för följande:

- Bonusnivån för gasbilar bör höjas till 30 000 kr. Det är hög tid att skyndsamt kompensera biogasbranschen för de ekonomiska förluster som regeringens skattesänkningar (på bensin och diesel) orsakar biogasbranschen.
- I det fall klimatbonusen fortsatt inte utgör statsstöd bör följande paragrafer i förslaget utgå: 12 §, 18 §, 19 § samt 19 a §. Det är mycket viktigt att bonus till gasbilar inte villkoras med onödig administration och krav som inte *behöver* införas.

### Energigas Sverige anser att bonusnivån för gasbilar bör höjas till 30 000 kr

Regeringen genomför just nu krisåtgärder som kraftigt försämrar konkurrensvillkoren för aktörer i biogasens värdekedja. Det handlar framför allt om skattesänkningen på bensin och diesel men även att reduktionsplikten tillfälligt pausas.

När dieselindex sjunker, p.g.a. att dieselskatten sänks, kan till exempel en aktör som levererar biogas till kollektivtrafik förlora flera miljoner i intäkt på bara några få månader. Inköpen av biogas blir dock i regel inte billigare, varför skattesänkningen på diesel blir en ekonomisk förlust för biogasleverantören.

Dessutom snedvrids konkurrensen mellan gasbilar och laddhybrider, till laddhybridernas fördel, eftersom köpare av laddhybrider får en ekonomisk fördel av skattesänkningen på bensin. Gasbilarnas bensintankar är så pass små idag (bensin fungerar enbart som backup) att motsvarande effekt inte blir aktuell för gasbilar. Andra branscher och aktörer gynnas alltså av de krisåtgärder regeringen vidtar, medan biogasbranschen drabbas av lägre intäkter och försämrad konkurrenskraft.

Det här är förstås extremt kontraproduktivt eftersom det är just inhemska bränslen som biogas som behöver byggas ut i snabb takt för att lösa försörjningstryggheten, energikrisen och klimatkrisen. Investeringsviljan skadas dessvärre allvarligt när regeringen plötsligt inför åtgärder som drabbar biogasens konkurrenskraft negativt.

I sammanhanget ska också tilläggas att de 500 miljoner kronor i biogasstöd som riksdagen har beslutat om för 2022 sannolikt inte kommer att kunna betalas ut i särskilt stor utsträckning, på grund av begränsningar och villkor i EU:s statsstödsregler.

Mot den här bakgrunden anser vi att det är hög tid att skyndsamt kompensera biogasbranschen för de ekonomiska förluster som regeringens skattesänkningar orsakar biogasbranschen. En åtgärd som går snabbt att genomföra är att höja klimatbonus till gasbilar så att nivån bättre motsvarar den klimatnytta som gasbilarna de facto ger.

En genomgång av Konsumentverkets uppgifter (<https://www.bilsvar.se/>) för personbilar (kombi/halvkombi) av märkena Audi, Seat, Skoda, Suzuki och Volkswagen visar att den genomsnittliga nya gasbilen som kör på svensk fordonsgasmix (96 % biogas) släpper ut 20 gCO<sub>2</sub>/km medan den genomsnittliga nya elbilen som körs på svensk elmix släpper ut 8 g CO<sub>2</sub>/km. I de här siffrorna ingår inte klimatpåverkan från själva bilen (batteri m.m.), vilket snarare hade visat på likvärdig klimatprestanda för el- och gasbilar (se sidan 42 i [Gasbranschens klimatfärdplan](#)).

Eftersom elbilar och gasbilar i själva verket har likvärdig klimatprestanda borde de i ett teknikneutralt styrmedel egentligen ges samma bonusnivå. Energigas Sverige menar samtidigt att en klimatpremie på 30 000 kronor för gasbilar (under 2022 och 2023) skulle kunna dämpa de negativa effekterna av skattesänkningar på bensin och diesel samt pausad reduktionsplikt. Detta genom att det framför allt skickar en signal om att det är klokt att ställa om till gasbil som körs på inhemskt producerad biogas. Kommuner och taxibolag som fortfarande satsar skulle ges fortsatt incitament att hålla fast vid biogas, vilket skulle förbättra konkurrenssituationen för biogasen och dess marknadsaktörer.

Kostnaden för staten av en sådan kompensationsåtgärd skulle bli marginell med tanke på att det i nuläget inte säljs lika många gasbilar som laddbara bilar.

### **I det fall klimatbonusen fortsatt inte utgör statsstöd anser vi att följande paragrafer i förslaget bör utgå: 12 §, 18 §, 19 § samt 19 a §**

Det är mycket bra och viktigt att regeringen fortsatt vill säkerställa att det är möjligt att ge en klimatbonus vid förvärv av gasbilar. Vi välkomnar därför den föreslagna lösningen att bonus till gasbilar kan ges med stöd av EU-förordningen om stöd av mindre betydelse.

Samtidigt vill vi betona att denna lösning bör vara aktuell endast om den dialog som förs med DG COMP resulterar i en ändring av den tidigare bedömningen att klimatbonusen inte är ett statsstöd. I det fall klimatbonusen fortsatt inte utgör statsstöd anser vi att följande paragrafer i förslaget bör utgå: 12 §, 18 §, 19 § samt 19 a §. Det är mycket viktigt att bonus till gasbilar inte villkoras med onödig administration och krav som inte *behöver* införas. Ändras inte den tidigare bedömningen (att klimatbonusen inte utgör ett statsstöd) bör mottagare av bonus för gasbil hanteras på samma sätt som övriga bonusmottagare vad gäller krav på försäkran och uppgiftslämnande.

### Övriga synpunkter

Det är en brist att det inte framgår i promemorian vilka kommande förändringar i EU:s Gruppundantagsförordning som potentiellt skulle kunna ändra den tidigare bedömningen att klimatbonusen inte är ett statsstöd. Här hade vi önskat mer transparens.

Regeringskansliet bör i dialogen med DG COMP argumentera för att klimatbonusen även fortsättningsvis inte är ett statsstöd.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist  
Vd



Ellenor Grundfelt  
Strategichef och ansvarig styrmedel