

Till  
Regeringskansliet  
Miljö- och energidepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissyttrande från VärmlandsMetanol AB över promemorian *Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle* – M2017/00723/R

### Sammanfattning

Förslaget bör kompletteras med tidsangivelser för den fortsatta reduktionsplikten efter 2020. Den föreslagna reduktionsplikten t.o.m. 2020 är i stort sett i överensstämmelse med dagens konsumtion av biodrivmedel och gynnar därmed den nuvarande marknadens aktörer. Utan en tidslinje för reduktionsplikten efter 2020 kommer inga investeringar att ske i ökad svensk produktion av biodrivmedel. Detta trots att råvarumässiga förutsättningar finns att ersätta all svensk konsumtion av fossila drivmedel med inhemskt producerade skogsbaserade biodrivmedel. Förslaget innebär olika beskattning av vissa biodrivmedel beroende på om de låg- eller höginblandas. Ett sådant förfarande strider mot EU-rättens bestämmelser. I övrigt är förslaget inte teknikneutralt utan ensidigt inriktat på de biodrivmedel som i dag finns på marknaden.

### Reduktionsplikten efter 2020 ett frågetecken

VärmlandsMetanol AB konstaterar att den föreslagna reduktionsplikten *"förväntas i längden innebära ökade förutsättningar och incitament för produktion av biodrivmedel i Sverige"*. Speciellt nämns bl.a. inhemsk biodrivmedelsproduktion, som utgår från restprodukter från skogsindustrin. Det understryks vidare i promemorian att *"reduktionspliktens styrning mot ökad andel biodrivmedel sammantaget inverkar positivt på den svenska försörjningstryggheten för drivmedel"*. VärmlandsMetanol delar inte denna uppfattning.

Föreliggande reduktionsnivåer innebär i huvudsak en anpassning till dagens användning av biodrivmedel samt en ringa höjning 2020 av reduktionsnivån utöver dagens nivå. För tiden efter 2020 saknas uppgifter om hur reduktionskraven stegvis skall bestämmas t.o.m. 2030.

### Förutsättningar saknas för ökad inhemsk produktion

Ledtiden för kommersiella anläggningar från idé till förstudier, projektering, upphandling, MKB, riskstudie, tillståndsprocess och byggfas uppgår till 5-10 år beroende på teknikval. Lägg till detta, att storskaliga kommersiella anläggningar tar i anspråk investeringar i storleksordningen 3 miljarder kronor samt förutsätter en avskrivningstid på 15 år. Sådana investeringar i nya anläggningar förutsätter långsiktiga och förutsägbara spelregler. Den föreslagna reduktionsplikten, som initialt endast gäller t.o.m. 2020, skapar inga förutsättningar för investeringar i ökad svensk produktion av biodrivmedel.

Noteras skall, att den svenska produktionen av biodrivmedel har varit oförändrad sedan ca fem år tillbaka. Hela 70 procent av vår biodrivmedelskonsumtion baseras på import av färdiga drivmedel och/eller inhemsk produktion baserad på importerade råvaror. De lågt satta reduktionskraven kommer, till följd av fortsatt avsaknad av långsiktiga spelregler, att täckas genom ökad import av traditionella biodrivmedel som etanol och rapsolja, vilket inte ökar den nationella energitryggheten. Detta är ur många synpunkter tragiskt. Sverige är ett av EUs få länder, som skulle kunna bli självförsörjande på biodrivmedel tillverkade av skoglig biomassa.

### **EU förespråkar bl.a. skogsbaserade drivmedel**

Redan 2015 beslutade EU att jordbruksbaserade biodrivmedel fr.o.m. 2020 skall begränsas till 7 energiprocent. Den 31 november 2016 presenterade EU-kommissionen ett omfattande dokument om EUs framtida energiförsörjning. Där slås fast, att andelen livsmedelsbaserade drivmedel som etanol och rapsdiesel skall begränsas ytterligare till 3,8 energiprocent fr.o.m. 2030.

Utgångspunkten för framtidens energisatsningar skall enligt kommissionen vara biodrivmedlens förmåga att minska utsläppet av fossil koldioxid, d.v.s. drivmedlens "greenhouse gas saving value – GHS-värde". Skogsmetanol tillverkad genom förgasning av skogsrester har enligt kommissionen ett GHS värde på 86 %. Spannmålsetanol, raps- och palmoljediesel hamnar endast på ca 50 %. Detta är klara signaler från kommissionen att biodrivmedel framöver skall tillverkas av bl.a. skogsråvara.

### **Nej till ökad skattebefrielse för E85**

Föreliggande förslag innebär ökad skattebefrielse för E85, allt under det att låginblandad etanol skall beskattas som bensin. Syftet är enligt förslaget att främja en fortsatt positiv utveckling av höginblandade biodrivmedel. Det må så vara. Men det finns i dag ca 5 miljoner personbilar på marknaden, som kommer att finnas i trafik bortemot 15 år framöver. Dessa fordons utsläpp av fossil koldioxid kan endast minskas genom successivt ökad låginblandning av biodrivmedel. VärmlandsMetanol ifrågasätter det vettiga i att skattevägen främja E85, särskilt som fordon anpassade för detta bränsle ej längre saluförs. Tillgänglig mängd etanol gör större nytta genom låginblandning i bensin. Olika beskattning av ett biodrivmedel, beroende på om det låg- eller höginblandas, är dessutom inte förenlig med EU-rättens bestämmelser.

### **Teknikneutralitet saknas**

Föreliggande förslag är ensidigt inriktat på de biodrivmedel, som idag finns på marknaden. Det innebär ett gynnande av dagens leverantörer av biodrivmedel. Förslaget bortser från, att såväl biometanol som högre bioalkoholer framdeles kommer att spela en betydande roll för inblandning i bensin. I Kina, världens största biltillverkare, är i nuet inblandning av metanol i bensin vanligen förekommande. I 23 kinesiska provinser finns lokala standarder för metanolinblandning i bensin – från 5 procent till 100 procent metanol. Därutöver finns en nationell standard för M85 (85 procent metanol i bensin). En nationell kinesisk standard för 15 procent metanolinblandning kommer inom kort att antas.

Uddeholm den 19 april 2017



Björn O. Gillberg  
Vd VärmlandsMetanol AB