

Bränslebytet en fråga om både hälsa och klimat

Vi bifogar vår remiss angående ”Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel”. I promemorian föreslår regeringen reduktionsnivåer till 2030. VärmlandsMetanol påpekar i remissvaret att det saknas grundläggande förutsättningar att klara omställningen av transportsektorn till fossilfrihet med föreslagna åtgärder. Inga satsningar presenteras som snabbt kan gynna de billigaste och bästa biodrivmedlen för hälsa och klimat.

Bränslebytet borde inte ensidigt inriktas på klimateffekter utan också på hälsoeffekter. Detta eftersom dagens bilavgaser i Sverige årligen orsakar ca 4 000 förtidiga dödsfall. Därför borde bränslebytet inriktas på att ersätta fossila drivmedel med de biodrivmedel som brinner effektivast och ger avgaser med lägre halter av partiklar, oförbrända kolväten, svavel och kväveoxider.

Ur denna synpunkt sett är alkoholer som metanol och etanol att föredra jämfört med biobensin. Alkoholer resulterar jämfört med biobensin i nollutsläpp av partiklar, oförbrända kolväten och svavel. Dessutom ger alkoholerna lägre utsläpp av kväveoxider jämfört med biobensin. Biobensin förbränns lika ofullständigt som fossil bensin.

Biodiesel (Fame och HVO) orsakar utsläpp av partiklar, oförbrända kolväten, svavel och kväveoxid i samma storleksordning som från fossil diesel. Däremot resulterar bioDME, tillverkad av biometanol, i nollutsläpp av partiklar, oförbrända kolväten och svavel, samt lägre utsläpp av kväveoxider.

Svensk produktion av biometanol och DME diskrimineras

Regeringens förslag till framtida reduktionsplikt baseras på Energimyndighetens rapport ”*Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten – (I 2019/01744)*”. Likväl ignorerar regeringen myndighetens påpekande, att det saknas anledning, att ur ett långsiktigt kostnadseffektivitetsperspektiv särskilt gynna dagens rena/höginblandade biodrivmedel, som baseras på etanol, FAME eller HVO. Energimyndigheten rekommenderar en satsning på på metanol och DME:

” För att styra över till de drivmedel som sett över tid ger de lägsta kostnaderna för att nå klimatmålet borde politiken i så fall snarare inriktas på att få igång en produktion av metan, metanol och/eller DME från grot och skogsflis, eventuellt kompletterat med hydrolytysbaserade drop in-drivmedel från grot och skogsflis ”.

Beskattningen missgynnar låginblandade biodrivmedel

Låginblandade biodrivmedel beläggs med högre energiskatt än fossil bensin/diesel eftersom skatten utgår från volym och inte energiinnehåll. För biometanol blir resultatet dubbelt så hög energiskatt per energienhet. Utöver detta drabbas även låginblandade biodrivmedel också av koldioxidskatt.

Vi förutsätter att regeringen verkar för, att all beskattning av biodrivmedel, såväl hög- som låginblandade, framdeles baseras på ett drivmedels energiinnehåll och dess fossila koldioxidutsläpp och inte som nu, på volym respektive biogent koldioxidutsläpp. Nuvarande beskattning är orättfärdig och direkt kontraproduktiv, beträffande möjligheten att genom ökad låginblandning av biodrivmedel nå 2030-års etappmål, liksom de långsiktiga klimatpolitiska målen.

För vidare information kontakta:

vd, Björn Gillberg, VärmlandsMetanol AB, tel 0565-20 200.