

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
Stockholm

Remiss angående Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation – dnr I2020/03425

Värmlandsmetanol AB avger härmed remiss beträffande rubricerad promemoria.

Inledningsvis lämnar vi en kort redogörelse beträffande VärmlandsMetanol. Bolaget har ca 1 600 delägare, som direkt och indirekt satsat ca 100 MSEK på projektering av en biometanolfabrik för en årsproduktion om 100 000 ton biometanol baserad på skogsråvara, huvudsakligen grenar, kvistar och toppar (grot) samt träflis från gallringsvirke. För ingenjörsarbetet svarar ThyssenKrupp Industrial Solutions (TKIS). Mark har förvärvats för fabriken i Hagfors. Området är detaljplanlagt speciellt för fabriken. MKB, riskstudier och ingenjörsarbete för ett investeringsbeslut föreligger. TKIS kan på ett s.k. EPC-kontrakt till fastpris och med prestandagarantier uppföra och driftsätta anläggningen inom 3-4 år från investeringsbeslut. Anläggningen är kalkylerad till 3,5 miljarder kronor.

Bränslebytet inte bara en fråga om klimat

Bränslebytet borde inte som nu ensidigt in riktas på klimateffekter utan också på hälsoeffekter. Detta emedan det är allmänt veterligt, att dagens bilavgaser i Sverige årligen resulterar i ca 4 000 förtidiga dödsfall. Därför borde bränslebytet inriktas på att ersätta fossila drivmedel med de biodrivmedel som brinner effektivast och därmed resulterar i 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. Aktuella alkoholer resulterar jämfört med biobensin i nollutsläpp beträffande partiklar, oförbrända kolväten och svavel. Därutöver ger alkoholerna lägre utsläpp av kväveoxider jämfört med biobensin. Ur förbrännings synpunkt sett skiljer sig biobensin föga från fossil bensin undantaget innehållet av "gröna" kolatomer.

Beträffande biodiesel (Fame och HVO) orsakar dessa drivmedel utsläpp av partiklar, oförbrända kolväten, svavel och kväveoxid i samma storleksordning som från fossil diesel. Däremot resulterar bioDME (två sammanslagna metanolmolekyler under avskivning av vatten) i nollutsläpp av partiklar, oförbrända kolväten och svavel samt lägre utsläpp av kväveoxider.

Ensidig inriktning på etanol, biobensin, Fame och HVO

I promemorians tabell 12.4 preciseras behovet av biodrivmedel för att uppfylla reduktionsplikten 2022-2024 jämfört med 2019. I tabellen upptas endast etanol, biobensin, Fame och HVO. Vi ifrågasätter förutsättningarna för att, som framgår av tabellen, fram till 2024 mer än dubbla användningen av HVO till 2 160 000 m³. Utifrån av Preem lämnade uppgifter i samband med tillståndsansökningar för raffinaderierna i Göteborg och Lysekil kan förväntas en årlig inhemsk produktion om ca 1 000 000 m³. M.a.o. bygger uppgifterna i tabellen sannolikt på ökad import, vilket strider mot behovet av en ökad nationell självförsörjningsgrad.

Svensk produktion av biometanol och DME diskrimineras

I promemorian konstateras att svensk produktion av biodrivmedel förväntas öka. Det nämns att Sverige har riklig tillgång på skoglig biomassa. Dock konstateras, att det kan ta tid innan produktionen från lignocellulosa ökar:

”Flera tekniker ger dock en produkt som endast kan användas i begränsad utsträckning för att uppfylla reduktionsplikten. Det gäller bl.a. produktion av metanol och etanol där det finns flera lovande tekniker för användning av lignocellulosa, men där behovet för att uppfylla den ökade reduktionsplikten är förhållandevis litet (se tabell 12.4).”

Vi delar inte ovanstående uppfattning, som synes bygga på att utredarna har beslutat att reduktionsplikten skall uppfyllas endast med i tabellen upptagna biodrivmedel. Varför inte större del av den fossila bensinen skulle kunna ersättas med väsentligt höjd inblandning av biometanol och bioetanol framgår ej. Vi erinrar om existensen av FFV-fordon, som kan köras på varierande inblandningar av alkohol i bensinen. Dagens E-85 fordon föregicks på 1980-talet i USA av M-85 fordon, d.v.s. fordon som kunder köras på ända upp till 85 procent inblandning av metanol i bensin. Moderna bensinbilar med insprutningsmotor kan utan modifikation och utan driftproblem köras på upp till 30 procent metanol eller etanol i bensinen.

Promemorians ståndpunkt i denna fråga är anmärkningsvärd mot bakgrund av att Energimyndigheten i rapporten *”Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten – (I 2019/01744)”* konstaterar:

”För att nå noll nettoutsläpp kommer det därmed även att krävas biodrivmedel som kan användas i ren form (eller för den delen med inblandning av drop in-drivmedel som FPO/LO-diesel och –bensin). Bland dessa synes de billigaste, utöver de restprodukter som redan idag används till biogas och HVO och vars potential för ökad produktion är begränsad, vara metanol (MeOH), DME (dimetyleter) och SNG/biogas (d.v.s. metan från förgasning (SNG) eller rötning (biogas)). Etanol och FAME synes däremot inte ha framtiden för sig i termer av kostnad per utsläppsreduktion... Om ovanstående resultat (figur 15) visar sig vara tillförlitliga finns det alltså ingen anledning ur ett långsiktigt kostnadseffektivitetsperspektiv att särskilt gynna dagens rena/höginblandade biodrivmedel som baseras på etanol. FAME eller HVO (biogas behandlas inte i denna utredning). 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 kompletterar med hydropyrolysbaserade drop in-drivmedel från grot och skogsflis”.

Vi konstaterar sammanfattningsvis, mot bakgrund av ovanstående, att man i promemorian ignorerar Energimyndighetens uppfattning, att bl.a. metanol och DME från grot och skogsflis, sett över tid, ger de lägsta kostnaderna för att nå klimatmålet. Promemorian brister i denna del beträffande teknikneutralitet och är direkt diskriminerande gentemot metanol och DME.

Bränslekvalitetsdirektivet en bromskloss för motoralkoholer – omprövning pågår

Det rullar i dag ca 3 miljoner bensinbilar på våra vägar. Merparten kommer att vara i drift om 10-15 år. Det är därför angeläget att låginblandningen av biodrivmedel i bensin ökar rejält fram till 2030. Den föreslagna reduktionsnivån för bensin uppgår år 2030 endast till 28 procent. Vi betvivlar starkt att riksdagens etappmål, d.v.s. att växthusgasutsläppen skall minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (etappmålet för inrikes transporter), kan uppnås. Reduktionsnivån för bensin till 2030 bör höjas avsevärt, åtminstone till 50 procent, om etappmålet skall uppnås.

Detta är möjligt genom ökad inblandning av biometanol och bioetanol i bensinen. Det förutsätter dock ändringar i bränslekvalitetsdirektivet.

Oxygenatkravet måste justeras – regeringens engagemang är ett måste

Metanol respektive etanol innehåller ca 50 respektive 25 viktprocent syre. Enligt bränslekvalitetsdirektivet tillåts maximalt 3,7 viktprocent syre i bensin (oxygenatkravet), vilket svarar mot maximalt 3 volymprocent metanol alternativt 5 volymprocent etanol i bensin. Undantag har dock gjorts för etanol av innebörden, att det numera tillåts 10 volymprocent etanol.

Oxygenatkravet infördes 1985 inom dåvarande EG, när man började blanda in alkoholer i bensin. Oxygenatkravet infördes, eftersom dåtidens motorer liksom förgasarna var designade utifrån förutsättningen, att syre för förbränningen endast skulle tillföras via insugningsluften. När man på 1980-talet började med alkoholinblandningar i bensinen, bl.a. metanol och etanol, fanns risk att förgasarmotorerna skulle matas med för mycket syre. Dagens bensindrivna fordonsflotta, försedd med insprutningsmotorer och datoriserade feed back system, klarar utan problem höga halter syre i drivmedlet. Inblandningar av metanol och etanol i bensin upp till ca 35 volymprocent är inget problem. Används syreinnehållande drivmedel som metanol och etanol minskar dessutom motorns behov av syre via insugningsluften. Det resulterar i sin tur till minskad tillförsel av kväve via insugningsluften och därmed minskad halt av miljöskadliga kväveoxider i avgaserna.

Bränslekvalitetsdirektivet är sedan ett år tillbaka föremål för en översyn initierad av EU-kommissionen. Mot bakgrund av behovet av ökad låginblandning av motoralkoholer i bensin för att uppnå EUs klimatmål diskuteras, inom ramen för översynen, bl.a. en höjning av syrehalten i bensinblandning. Sverige har hitintills lyst med sin frånvaro, när frågan diskuteras inom olika fora, allt under det att petroleumindustrin aktivt motarbetar en ändring av oxygenatkravet. Vi förutsätter att regeringen framdeles aktivt verkar för att det obsoleta oxygenatkravet ändras till förmån för höjd syrehalt i bensinblandningar.

Kvot för avancerade biodrivmedel behövs – främjar konkurrensen

Promemorian konstaterar att det omarbetade förnybartdirektivet stöder användning av vissa råvaror enligt bilaga 9 (del A och B) samt att medlemsländerna får dubbelräkna biodrivmedel tillverkade av råvaror enligt bilaga 9 del A. Det konstateras vidare, att en särskild kvot skulle kunna införas med motiveringen, att dubbelberäkningen underlättar, när det gäller att uppfylla den särskilda kvoten för avancerade biodrivmedel. Vidare konstateras, att de svenska råvaror, som kan komma i fråga, d.v.s. i synnerhet restprodukter från skogsindustrin samt massaindustrin (däribland lignin, sågspån och grot) skulle gynnas av en särskild kvot. Metanol tillverkad av grot är enligt klassificeringen ett avancerat biodrivmedel, som skulle gynnas av en särskild kvot och dubbelräkning.

Likväl avstår man i promemorian från att införa en särskild kvot. Detta med hänvisning till att *"reduktionsplikten skulle bli betydligt mer administrativt komplicerad"*. Vi har svårt att förstå detta argument. En särskild kvot skulle underlätta introduktion av ytterligare avancerade biodrivmedel på marknaden, t.ex. biometanol, utöver redan existerande biodrivmedel. En kvot för avancerade biodrivmedel skulle främja konkurrensen.

Beskattningen missgynnar låginblandade biodrivmedel

Låginblandade biodrivmedel beläggs, baserat på volym, med samma energiskatt som fossila drivmedel. Biodrivmedel med lägre energiinnehåll per liter, t.ex. metanol och etanol, drabbas därför av en högre energiskatt per energimängd än de fossila drivmedel de ersätter. Beträffande biometanol blir resultatet, jämfört med bensin, en dubbelt så hög energiskatt per energienhet. Lägg därtill att låginblandade biodrivmedel också belastas med koldioxidskatt.

Vägen till ökad användning av biodrivmedel bör gå via både hög- och låginblandning. Vi förutsätter att regeringen verkar för, att all beskattningen 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. Det faktum att beskattningen enligt promemorian *"medför en viss positiv offentligfinansiell effekt"* bör ej tillåtas styra den framtida beskattningen.

Nuvarande beskattning är orättfärdig och direkt kontraproduktiv beträffande möjligheten att genom ökad låginblandning av biodrivmedel nå 2030-års etappmål liksom de långsiktiga klimatpolitiska målen.

Sammanfattning

I

Det är en väsentlig brist, i promemorian och föreliggande förslag till ändring i lagen om reduktion av växthusgasutsläpp i vissa fossila drivmedel, att promemorian liksom lagförslaget är ensidigt inriktat på klimateffekter och ej beaktar hälsoeffekter av olika drivmedel.

II

Den föreslagna reduktionsnivån för bensin uppgår år 2030 endast till 28 procent. Vi betvivlar starkt, att riksdagens etappmål, d.v.s. att växthusgasutsläppen skall minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (etappmålet för inrikes transporter), kan uppnås med föreslagen reduktionsplikt för bensin. Reduktionsnivån för bensin till 2030 bör höjas avsevärt, åtminstone till 50 procent, om etappmålet skall uppnås.

III

Föreslagen reduktionsnivå är ensidigt inriktad på att etappmålet 2030 skall uppnås med etanol, biobensin, Fame och HVO. Det är direkt diskriminerande, att promemorian och förslaget bortser från att biometanol och DME skulle kunna spela en betydande roll för att nå etappmålet.

IV

En kvot för avancerade biodrivmedel behövs till främjande av ”nya” sådana biodrivmedel på marknaden.

V

Låginblandade biodrivmedel beskattas i nuet med högre energiskatt jämfört med fossila biodrivmedel. Låginblandade biodrivmedel beskattas dessutom med samma koldioxidskatt som fossila drivmedel. Ökad låginblandning av bioalkoholer i bensin är ett måste, om etappmålet skall nås. Detta förutsätter, att den orättfärdiga beskattningen av låginblandade biodrivmedel ändras, vilket ej beaktats i promemorian eller lagförslaget. Vidare förutsätts att oxygenatkravet i bränslekvalitetsdirektivet ändras till förmån för höjd syrehalt i bensinblandningar.

VärmlandsMetanol förutsätter, att vad ovan framförts skall beaktas i aktuellt förslag till ändring av reduktionsplikten samt i samband med regeringens fortsatta arbete med att öka användningen av biodrivmedel.

Uddeholm den 16 februari 2021



Björn O. Gillberg
vd VärmlandsMetanol AB
bjorm.gillberg@varmlandsmetanol.se