

Näringsdepartementet  
Enheten för marknad och regelverk på transportområdet  
Stockholm

## **VärmlandsMetanols synpunkter på promemorian "Sveriges handlingsprogram för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel i enlighet med direktiv 2014/94/EU"**

Utöver vad VärmlandsMetanols ordförande Wollmar Hintze framförde den 12 oktober 2016, vid departementets möte beträffande rubricerat handlingsprogram, har vi följande att anföra.

### **Handlingsprogrammet är ej framåtblickande**

Handlingsprogrammet bör vara framåtblickande. Det är dock i huvudsak inriktat på att beskriva dagens förhållanden beträffande alternativa biodrivmedel. Marknaden domineras i dag av etanol, FAME, HVO och biogas, d.v.s. biodrivmedel som har begränsade förutsättningar för att framledes i stor skala ersätta fossila drivmedel. Tillgången på råvara gör produktion av dessa biodrivmedel synnerligen begränsad. Den svenska konsumtionen av HVO uppgår t.ex. till ca 90 procent av världsproduktionen av icke palmoljebaserad HVO. Lägg till detta att EU fr.o.m. 2020 tillåter maximalt 7 procent livsmedelsbaserade biodrivmedel.

### **Handlingsprogrammet bortser från nationell energitrygghet**

Utgångspunkten för att uppnå ett hållbart fossilfritt transportsystem bör vara nationell energitrygghet baserad på inhemska råvaror. En fossilfri fordonsflotta kan för Sveriges vidkommande endast uppnås, förutsatt att fossilfria drivmedel skall produceras i Sverige, om skogsråvara används som råvara. Skogen räcker till både för den traditionella skogsindustrins behov och för att täcka merparten av Sveriges behov av fossilfria drivmedel.

### **Förgasningsteknik**

Högst utbyte vid omvandling av biomassa till flytande biodrivmedel erhålls med förgasningsteknik. Optimalt energiutbyte erhålls vid produktion av kolväten med få kolatomer per molekyl, d.v.s. metanol följt av etanol och DME. Metanol kan blandas i alla proportioner i bensin och brinner effektivare och renare än något annat flytande drivmedel i bensinmotorer. Dagens ca 200 000 s.k. flexifuelfordon kan dessutom utan problem köras på M85, d.v.s. ett drivmedel bestående av 85 procent metanol och 15 procent bensin. DME är ur miljösynpunkt sett det bästa tänkbara bränslet som ersättare för alla former av biodiesel. Vi hänvisar i sammanhanget till Kungliga Vetenskapsakademiens rapport "Biodrivmedel – nu och i framtiden, april 2013".

Till detta skall läggas att metanol är ett idealiskt bränsle för drift av bränsleceller, som i framtiden kommer att driva elfordon. Metanol låter sig distribueras inom ramen för dagens distributionssystem för flytande drivmedel och kräver ej kostsamma investeringar i vätgasstationer. Metanol och är dessutom inte förknippad med risker för svåra explosioner.

## **Promemoria har missat morgondagens biodrivmedel – metanol, högre alkoholer och DME**

I promemorian nämns överhuvudtaget inte morgondagens biodrivmedel som metanol, högre alkoholer och DME. Detta trots att aktuellt direktiv i pkt 6 speciellt nämner metanol, andra alkoholer och DME. I direktivet nämns också att metanol kan användas för insjöfart och närsjöfart. I handlingsprogrammet bortses likväl helt från att metanol inom kort i stor skala kommer att ersätta svavelhaltig olja inom sjöfarten. Stena Line har redan med stor framgång testat fossil metanol på Stena Germanica. Fartygets förbrukning uppgår till hela 24 000 ton metanol per år, vid drift av tre motorer av fyra med metanol.

### **Transportpolitiska mål**

Transportpolitikens övergripande mål är, enligt utkastet till handlingsprogram, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i landet. Handlingsprogrammet har ej beaktat dessa mål, eftersom det bortser från vilka drivmedel som kommer att dominera morgondagens drivmedelmarknad. I handlingsprogrammet saknas dessutom en analys av de samhällsekonomiska konsekvenserna av olika val av drivmedel beträffande bl.a. sysselsättning och handelsbalans

### **Teknikneutrala regler ett måste**

Vi delar handlingsprogrammets kommentar att:

*”En viktig del i insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel. Förnybara bränslen ska ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att en successivt ökad andel förnybara bränslen kan åstadkommas”.*

Den hitintills förda skattepolitiken har sedan 2013 gått ut på att biodrivmedel ej skattemässigt får främjas visavi fossila drivmedel, d.v.s. ”överkompenseras” genom skattelättnader. Resultatet har blivit ständiga förändringar – fem gånger sedan 2012 - beträffande beskattningen av biodrivmedel. Såväl dagens regering och den förra regeringen har hänvisat till att EU kommissionen betraktar skattelättnader för biodrivmedel som olaga statsstöd. Samtidigt har vissa undantag gjorts beträffande beskattning av bl.a. talloljebaserad HVO, jordbruksbaserad etanol och biogas samt miljöanpassade bilar med mm. Systemet är till följd av undantagen vare sig logiskt eller teknik neutralt.

### **Olaga statsstöd**

Beskattningen av biodrivmedel har, som nämnts, favoriserat talloljebaserad HVO, jordbruksbaserad etanol och biogas, d.v.s. biodrivmedel, som saknar råvarumässiga förutsättningar för att i större skala ersätta fossila drivmedel. Skattelindringarna har huvudsakligen gynnat Agroetanol och Preem, samtidigt som andra företags fossilfria drivmedel har diskriminerats.

Hur kommer det sig att statsmakten ”hissar” skatterna upp och ner beträffande vissa biodrivmedel till undvikande av olaga statsstöd. Detta samtidigt som man befriar miljöanpassade lätta fordon från fordonsskatt, inför supermiljöbilspremier, planerar Bonus-Malus-system, nedsätter förmånsvärden för vissa miljöanpassade bilar, subventionerar laddstolpar, inför lägre fordonsskatt för tunga fordon som kan drivas med alternativa drivmedel samt elbusspremier och skattelättnader för laddström. Detta om något innebär årliga statsstöd i storleksordningen flera hundra miljoner kronor.

Dessa subventioner rimmar illa med uppfattningen att generella skattelättnader för biodrivmedel utgör olaga statsstöd.

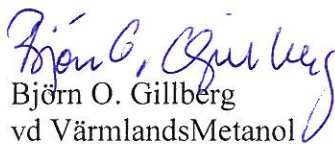
**EU har inte rätt att lägga sig i medlemsländernas beskattning av biodrivmedel.**

Det är hög tid att regeringen medverkar till att ett rakt igenom teknikneutralt och långsiktigt regelsystem införs för att uppnå en fossilfri fordonsflotta. Det är i sammanhanget VärmlandsMetanols uppfattning, att EU inte har någon rätt att lägga sig i hur enskilda medlemsländer beskattar biodrivmedel och därtill kopplade angelägenheter.

Regeringen har tyvärr beträffande beskattningen av biodrivmedel "gömt sig" bakom EU kommissionen, d.v.s. att statsstöd och skatteregler ej får leda till överkompensation beträffande biodrivmedel. Det är hög till att regeringen i stället hänvisar till de enskilda medlemsländernas tolkningsföreträdare gentemot kommissionen och med teknikneutrala statsstöd och skatteregler främjar inhemsk produktion av biodrivmedel. Först då kan Sverige uppnå ett fossilfritt transportsystem.

Från regeringshåll har framförts att ett förfarande enligt ovan skulle kunna leda till att kommissionen drar Sverige inför EU-domstolen. En sådan prövning borde välkomnas av Sverige, så att vi en gång för alla får en tolkning av rättsläget beträffande medlemsländernas rätt att främja biodrivmedel med skattelättnader.

Uddeholm den 17 oktober 2016

  
Björn O. Gillberg  
vd VärmlandsMetanol