

# VärmlandsMetanol AB

Till  
Finansdepartementet  
Stockholm

## VärmlandsMetanols synpunkter på promemorian ”Ändrad beskattning av vissa biodrivmedel” – Fi 2014/2485

Rubricerad promemoria bygger på att Europeiska kommissionen ej accepterar av riksdagen hösten 2013 beslutad kvotplikt för biodrivmedel kopplad till generell befrielse från koldioxidskatt för alla biodrivmedel, oberoende av inblandningsgrad.

### Förslaget låser inblandningsgraden av biodrivmedel till 5 volymprocent

Enligt promemorian skall framdeles biodrivmedel, vid låginblandning i bensin upp till 5 volymprocent, endast beläggas med en ringa energiskatt. Vid låginblandning över 5 volymprocent drabbas däremot biodrivmedel av full energi- och koldioxidskatt. Enligt promemorians förslag beläggs därigenom t.ex. biometanol eller bioetanol vid låginblandning under 5 volymprocent med 17 öre/l respektive 22 öre/l energiskatt. Vid låginblandning över 5 volymprocent blir skattesatsen hela 2,82 kr/l respektive 3,65 kr/l.

Skattesatserna bli likartade beträffande inblandning av biodiesel i diesel med undantag för s.k. FAME, som drabbas av en betydande skattehöjning både vid låginblandning under respektive över 5 volymprocent. Detta emedan FAME annars skulle bli skattemässigt överkompenserad.

Merparten av dagens ca 4 miljoner bensinbilar kommer att vara i drift under många år framöver. I nuet förekommer ca 5 volymprocent biodrivmedel i bensin. Dagens bensinbilar kan dock utan modifikation köras på en betydligt högre inblandningsgrad av biodrivmedel som metanol och etanol. Betydande minskning av de framtida fossila koldioxidutsläppen kan sålunda uppnås genom ökad låginblandning i bensinen för dagens bensinbilar.

Den kraftiga skatteökningen och därmed prisökningen, som enligt promemorian drabbar biodrivmedel vid låginblandning över 5 volymprocent, motverkar dock ökad låginblandning.

Det är därför VärmlandsMetanols uppfattning att nu föreliggande skatteförslag, om det genomförs, för lång tid framöver låser inblandningsgraden av biodrivmedel i bensin resp. diesel till i storleksordningen 5 volymprocent.

### HVO ett politiskt slag i luften

Enligt promemorian föreslås, oberoende av inblandningsgrad, fullständig skattebefrielse syntetisk biobensin och syntetisk biodiesel, d.v.s. för avancerade biodrivmedel. Detta för att förbättra konkurrenskraften för dessa drivmedel. Fullständig skattebefrielse kommer tyvärr inte att stimulera industriella satsningar på sådana biodrivmedel. Kommersiell teknik finns för förgasning av skoglig biomassa och efterföljande konvertering av biosyntesgasen till bensin eller diesel. Literpriset för sådan helsyntetisk biobensin respektive helsyntetisk biodiesel hamnar tyvärr i storleksordningen 20-30 kr.

Visserligen är priset på s.k. HVO väsentligt lägre. Det har sin grund i att HVO inte är en helsyntetisk biodiesel utan tillverkas av billig tallolja eller andra billiga vegetabiliska oljor genom hydrering, d.v.s. addering av väteatomer till oljan.

VärmlandsMetanol ifrågasätter nuvarande skattemässiga klassificering av HVO som avancerat syntetiskt biodrivmedel. Risk finns att denna klassificering resulterar i överkompensation till följd av fullständig skattebefrielse. Till detta skall läggas, att tillgången på tallolja är begränsad, samt att EU kommissionen vill begränsa användningen av drivmedel baserade på livsmedelsbaserade oljor.

I nuet är HVO helt skattebefriad vid upp till 15 volymprocent inblandning i diesel. Volymerna på den svenska marknaden är i dag under 15 procent och kommer framdeles inte att öka nämnvärt över 15 procent, oaktat nu förslagen skattebefrielse för alla inblandningsgrader. Detta emedan tillgången på tallolja är begränsad och att hydrering av matolja för drivmedelstillverkning inte lär accepteras av EU kommissionen.

Av promemorian framgår också, att den offentligfinansiella effekten av en fullständig skattebefrielse för HVO till vidare bedöms vara noll. Den föreslagna fullständiga skattebefrielsen för HVO är sålunda ”ett politiskt slag i luften”, som inte kommer att öka konsumtionen av biodrivmedel.

### **Ohanterligt och oförutsebart regelverk**

Ett problem med nuvarande och föreslagna skatteregler är risken för att olika biodrivmedel, bl.a. beroende på fluktuerande råvarukostnader, över- eller underkompenseras. De företag som överkompenseras blir skyldiga att återbetala den del av skattebefrielsen som motsvarar överkompensationen inklusive ränta.

Ett sådant system är ohanterligt och oförutsebart. Utifrån sådana förutsättningar går det inte att finansiera miljardinvesteringar i nya anläggningar för produktion av biodrivmedel, som behövs för en svensk fossilfri transportsektor 2030. Vad som behövs är långsiktiga och stabila spelregler.

### **Teknikneutral och likvärdig beskattning av alla biodrivmedel ett måste**

Promemorian avhandlar inte det faktum att E85 och biogas också fortsättningsvis helt befrias från både energi- och koldioxidskatt. Sådan särbehandling av vissa biodrivmedel har snedvridit och snedvrider alltjämt konkurrensen. Det enda rimliga är en helt teknikneutral och likvärdig beskattning av alla biodrivmedel oberoende av inblandningsgrad.

Beträffande etanol skall observeras, att etanol energimässigt ger ett större energiutbyte vid låginblandning upp till ca 10 procent, jämfört med om etanolen ingår i E85. E85 är därför en energimässig suboptimering, som borde ha lanserats först den dag motorer optimerade för E85 fanns på marknaden. Den begränsade mängd etanol, som idag finns tillgänglig, gör större klimatnytta som ökad låginblandning i bensinen för dagens 4 miljoner bensinbilar.

### **Koldioxidskatt på enbart fossila drivmedel är lösningen**

Det är nu som tidigare VärmlandsMetanols uppfattning att koldioxidskatt på fossila drivmedel och fullständig befrielse från koldioxidskatt för alla biodrivmedel, som omfattas av hållbarhetsbesked, är det lämpligaste sättet att kompensera för biodrivmedlens högre produktionskostnader jämfört med fossila drivmedel. Detta gäller särskilt beträffande andra generationens biodrivmedel.

**Låt EU-domstolen avgöra frågan**

Kommissionens uppfattning att koldioxid skall beskattas likvärdigt, oberoende av om den härstammar från ett fossilt drivmedel eller från ett biodrivmedel, är oacceptabel. Sverige bör därför driva frågan om fullständig befrielse från koldioxidskatt för biodrivmedel till sin spets genom att låta EU-domstolen avgöra frågan.

Uddeholm den 7 augusti 2014

  
Björn O. Gillberg  
vd VärmlandsMetanol AB