

Till  
Finansdepartementet  
Stockholm

Att. Anna Wallentin

## **Angående skattepromemorian ”Vissa skattefrågor inför budgetpropositionen 2013” och den framtida beskattningen av biodrivmedel**

Re. till telefonsamtal under försommaren återkommer VärmlandsMetanol härmed med synpunkter på rubricerad skattepromemoria och dess förslag till framtida beskattning av biodrivmedel. Vi gavs tyvärr aldrig tillfälle att kommentera promemorian, när den fanns ute på remiss under några korta vårveckor, eftersom vi då inte kände till dess existens. Vi avger därför nu inför höstpropositionen våra synpunkter i frågan.

VärmlandsMetanol är ett publikt bolag med ca 1200 delägare varav många privatpersoner med förankring i landets skogsbygder men även företag som TRB (takorganisation för Sveriges 13 största åkerier) och LRF samt grundaren Stiftelsen Miljöcentrum. Bolagets syfte är att med skogliga restprodukter som råvara med förgasningsteknik producera biometanol (träsprit) för inblandning i bensin. Med denna teknik kan även bensin och/eller diesel produceras, dock till högre produktionskostnad och lägre energiutbyte. Valet av förgasningsteknik har sin grund i att energiutbytet från biomassa till metanol eller andra biodrivmedel vida överstiger energiutbytet hänförligt till annan teknik, t.ex. jäsningssteknik för etanolproduktion. Därutöver resulterar förgasningsteknik i den lägsta produktionskostnaden jämfört med annan teknik. Förgasningsteknikens produktionskostnad domineras av kapitalkostnaderna allt under det att jäsningssteknikens produktionskostnad domineras av råvarupriset.

VärmlandsMetanol har till projektet knutit ThyssenKrupp Uhde, som åtagit sig att på ett EPC-kontrakt uppföra anläggningen. Uhde arbetar sedan tre år tillbaka med projekteringen. Hitintills har ca 40 MSEK av egna medel investerats i projektet. Anläggningen är kostnadsberäknad till 3,5 miljarder kronor och kan vara i drift om ca tre år, förutsatt att finansieringen löses i år. Mark har förvärvats och detaljplanelagts för anläggningen. Detaljplanen har vunnit laga kraft. Inom kort kommer VärmlandsMetanol att hos miljödomstolen i Vänersborg ansöka om tillstånd till verksamheten utifrån befintlig MKB och teknisk beskrivning. Projektet är ett pionjärprojekt, som har förutsättningar att bli det första av sitt slag. Just nu pågår i Uhdes regi projektering av en ”systerfabrik” i USA. Vid denna anläggning kommer producerad metanol att konverteras till bensin i ett extra syntessteg. Det amerikanska projektet möjliggörs genom statliga subventioner.

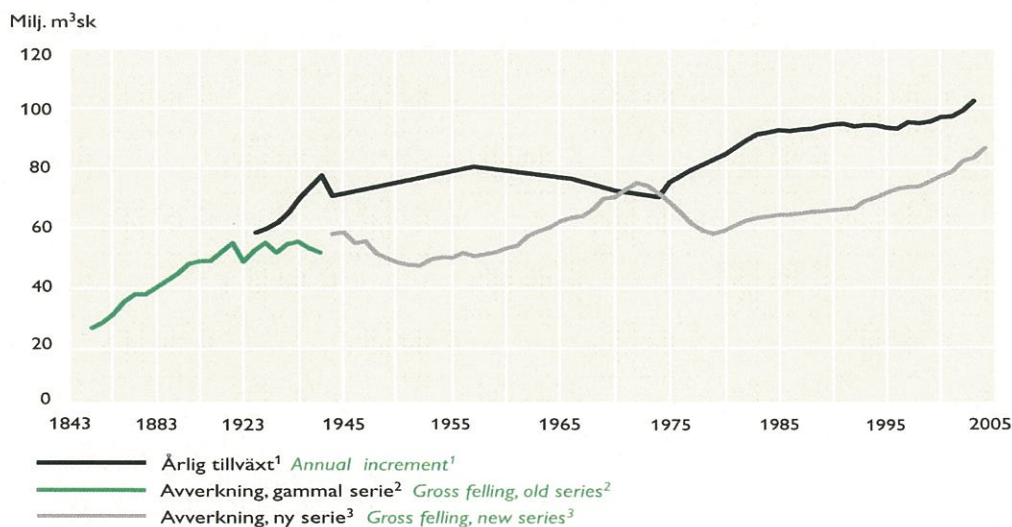
VärmlandsMetanols ekonomiska kalkyler har bl.a. baserats på att biodrivmedel framdeles aldrig skall beläggas med koldioxidskatt, oaktat om det rör sig om låg- eller höginblandning i fossila drivmedel. Notera att förgasningsbaserad metanol med skoglig biomassa som råvara har ett ”greenhouse gas saving value” om ca 95 procent att jämföra med betydligt lägre värden för olika typer av spannmålsbaserad etanol tillverkad genom jäsnings.

I nuet förekommer i Sverige och utomlands en begränsad produktion av biodrivmedel, huvudsakligen spannmålsetanol och rapsdiesel. Jordbruksbaserade drivmedel är dock en

återvårdsgränd med tanke på begränsade jordbruksarealer och världssvält. Trots detta var regeringens vårproposition ensidigt inriktad på jordbruksbaserade drivmedel. Ett kvotpliktsystem föreslogs från och med den 1 maj 2014 i syfte att tvinga fram inblandning av 10 volymprocent etanol respektive 7 volymprocent växtbaserade oljor (FAME, t.ex. rapsolja) i bensin respektive diesel. Kvotpliktsystemet är med andra ord ej teknikneutralt utan direkt diskriminerande, eftersom det utestänger alla andra biodrivmedel som skogsbaserad metanol och/eller DME. Kvotplikten bör enligt VärmlandsMetanol endast föreskriva inblandning av biodrivmedel upp till en viss procentsats utan att specificera typen av biodrivmedel.

Sverige har i kraft av 23 miljoner hektar skogsmark, att jämföra med ca 2 miljoner hektar åkermark, unika förutsättningar jämfört med de flesta länder att ersätta all bensin och diesel med skogsbaserade fordonsbränslen. Skogstillväxten har sedan 1920-talet överskridit avverkningen med ca 20-30 procent. Virkesförrådet har dubblats under samma period. Genom en satsning på inhemsk produktion av skogsbaserade drivmedel förbättras handelsbalansen med tiotals miljarder kronor samtidigt som nationell energisäkerhet uppnås beträffande landets drivmedelsförsörjning.

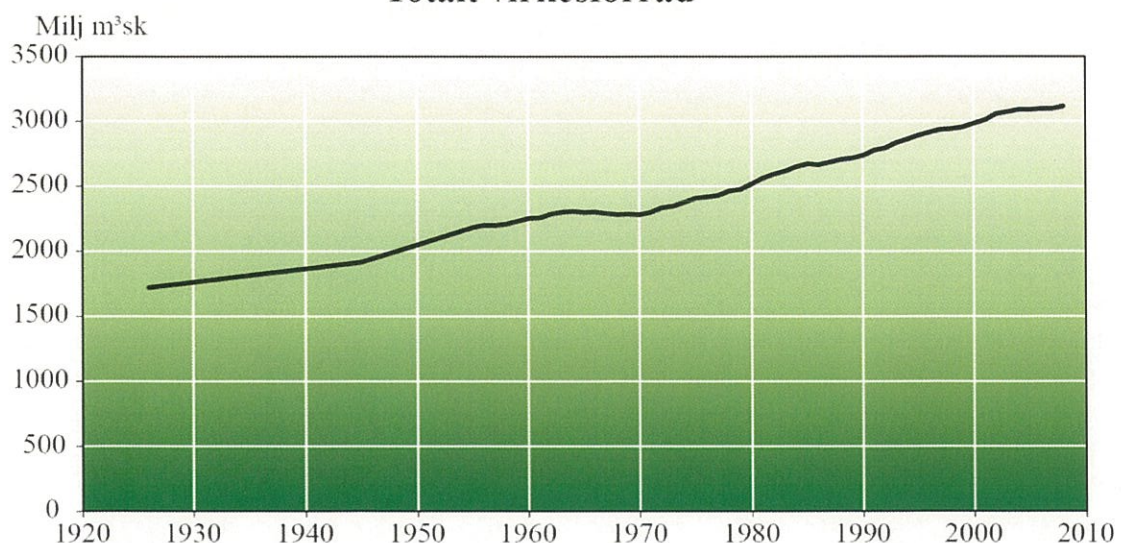
**Figur 7.2** Beräknad årlig tillväxt sedan 1926 och bruttoavverkning sedan 1853  
*Calculated annual increment since 1926 and gross fellings since 1853*



Anm.: Uppgifterna avser glidande femårsmedeltal. Note: Figures are 5-year averages.

Ⓒ Källa: 1. Riksskogstaxeringen. 2. G. Arpi, Sveriges skogar under 100 år. 3. Skogsstyrelsen. Sources: 1. Swedish National Forest Inventory. 2. G. Arpi Sveriges skogar under 100 år ("100 Years of Swedish Forests"). 3. Swedish Forest Agency.

### Totalt virkesförråd



Ett antal strategiskt placerade förgasningsanläggningar baserade på skoglig biomassa kan för en samlad investering i storleksordningen 300 miljarder kronor göra Sverige helt oberoende av fossila fordonsbränslen. Men sådana investeringar kräver tydliga långsiktiga politiska mål och långsiktiga skatteregler. De bör gälla under minst 15 år från driftstart av en anläggning, d.v.s. under normal avskrivningstid, analogt med att vindkraft och annan förnybar elproduktion via s.k. elcertifikat garanteras finansieringsbidrag under 15 år.

Promemorians förslag att biodrivmedel, vid låginblandning över fem procent, skall beläggas med samma koldioxidskatt, som gäller för fossilbaserad bensin respektive diesel, rycker undan den ekonomiska grunden för de storskaliga och kapitalintensiva projekt, som behövs för att eliminera fossila drivmedel till år 2030. Sak samma gäller sannolikt alla i drift varande och/eller planerade biodrivmedelsprojekt oberoende av teknikval och produkt.

Promemorians förslag är i övrigt inte teknikneutralt så tillvida att s.k. HVO (hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor och fetter) ges fortsatt skattebefrielse från koldioxidskatt och energiskatt upp till och med 15 volymprocent inblandning i dieselolja. Denna favorisering av ett enda biobränsle är oacceptabel.

I promemorian föreslås att aktuell beskattning skall omprövas 2015, då beslut skall fattas om den fortsatta beskattningen. Utifrån så kortsiktiga och ovissa framtidsutsikter är det omöjligt att investera mångmiljardbelopp i de fabriker, som tveklöst behövs för att 2030 ha en fossiloberoende transportsektor. Lägg till detta att genomförandefasen - förstudier, projektering, tillståndsprocess, upphandling och byggfas - för den här typen av kapitalkrävande anläggningar är uppemot tio år.

### **Sammanfattning**

Vårpropositionen, liksom vad som är känt om höstpropositionens innehåll utifrån rubricerad promemoria, har redan resulterat i att planerade investeringar i produktion av biodrivmedel löper risk att skrinläggas eller senareläggas med flera år. En fossilfri transportsektor år 2030 är en utopi, om marknaden inte får långsiktiga och teknikneutrala spelregler nu. Ett måste är i sammanhanget, att alla biodrivmedel, vare sig de låg- eller höginblandas i bensin respektive diesel, aldrig framdeles beläggs med koldioxidskatt.

Uddeholm den 30 augusti 2012

  
Björn O. Gillberg  
VD VärmlandsMetanol AB

P.S. Vi hemställer i övrigt att bli uppförda på departementets remisslista beträffande promemorior, propositioner mm hänförliga till beskattning av biodrivmedel. D.S.