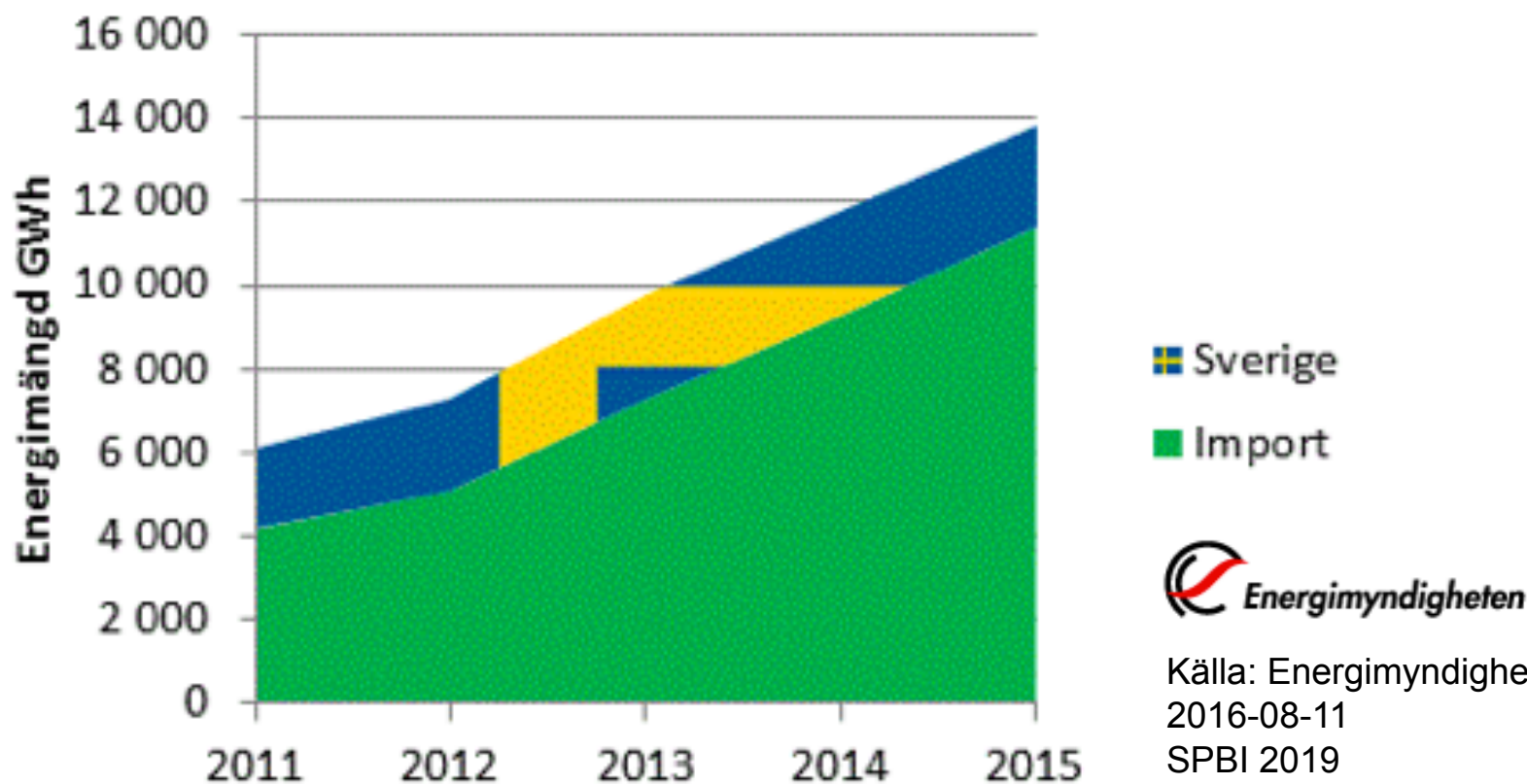
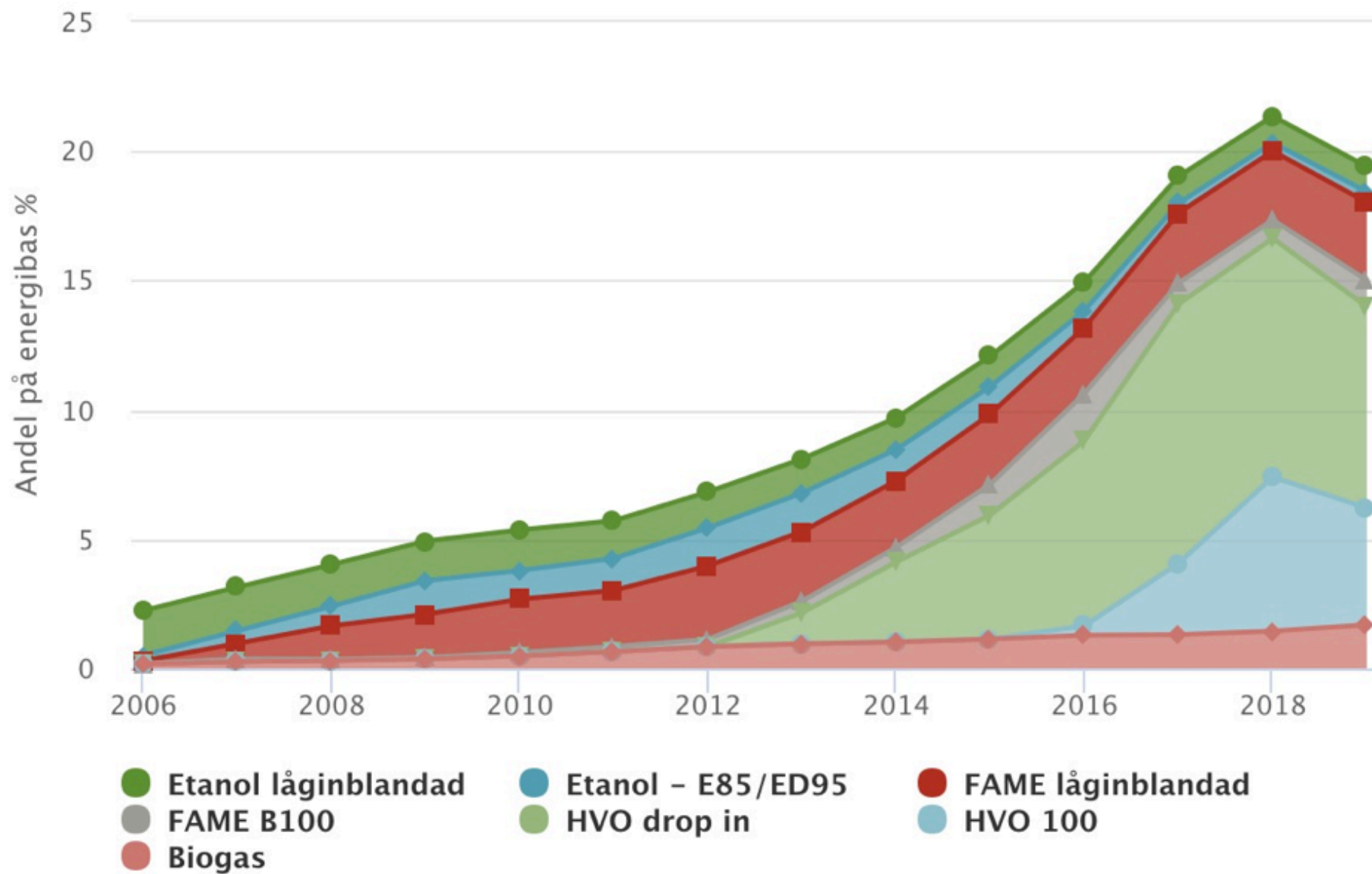


# Effekten av svensk biodrivmedelspolitik

## Användning av biodrivmedel minskade 2018

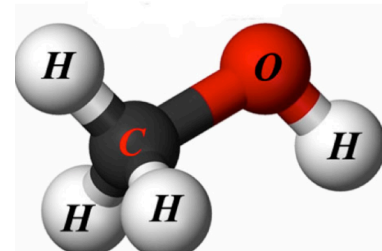
Mängd biodrivmedel som används i Sverige ökade fram till 2017. Den totala volymen biodrivmedel under 2018 uppgick till ca 1 878 800 m<sup>3</sup>. En minskning med ca 91 800 m<sup>3</sup> eller ca 5 % Beroendet av importerade biodrivmedel och råvaror kvarstår. Ca 85% är import idag.





spbi.se

# ”Metanol bäst i test”



*”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 (dvs metan från förgasning (SNG) eller rötning (biogas)). Etanol och FAME synes däremot inte ha framtiden för sig i termer av kostnad per utsläppsreduktion.”*



Kontrollstation 2019 för  
reduktionsplikten

Reduktionspliktens utveckling 2021–2030

# Energimyndigheten om metanol

Om ovanstående resultat visar sig 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 kompletterat med hydrolytysbaserade drop in-drivmedel från grot och skogsflis.

Kontrollstation 2019 för  
reduktionsplikten

Reduktionspliktens utveckling 2021–2030