

Till

VärmlandsMetanols ägare

Socialdemokraterna lovade under fjolårets valrörelse att ta bort alla skatter på biodrivmedel. Därav blev inget i höstbudgeten, som för övrigt ju inte antogs.

Den orättvisa beskattningen av vissa biodrivmedel och inblandningsgrader kvarstår sålunda tills vidare. Låginblandning av biodrivmedel under 5 volymprocent är endast belagd med en ringa energiskatt. Låginblandning över 5 volymprocent drabbas däremot av full energi- och koldioxidskatt. Undantag görs dock för HVO (talloljodiesel), E85 och biogas, som slipper all skatt. Regelverket bygger på en dispens från EU-kommissionen, som hävdar att alla drivmedel, såväl fossila som biomassebaserade, skall beskattas lika.

Riksdagen beslöt hösten 2013 att befria alla biodrivmedel från koldioxidskatt samt att införa s.k. kvotplikt fr.o.m. 1 maj 2014. Så blev det som bekant inte, eftersom dåvarande regeringen anmälde beslutet till EU-kommissionen för godkännande. Kommissionen intog ståndpunkten att befrielse från koldioxidskatt var otillåtet statsstöd, eftersom det kopplades till kvotplikt.

Regeringen tog inte strid med EU-kommissionen

Regeringen accepterade kommissionens ståndpunkt och vände sig den 26 juni 2014 till riksdagen med en proposition, där det föreslogs att lagen om kvotplikt och befrielse från koldioxidskatt skulle utgå. En enhällig riksdag biföll den 5 november 2014 propositionen.

EUs enskilda medlemsländer har dock tolkningsföreträde gentemot kommissionen. Regeringen borde därför ha vidhållit Sveriges ståndpunkt. Då hade det varit upp till kommissionen att släpa Sverige inför rätta och försöka leda i bevis att Sveriges beslut stred mot berörda direktiv.

Mycket talar för att kommissionen hade förlorat en sådan prövning och sannolikt inte ens drivit frågan i EU-domstolen. I Danmark finns ingen koldioxidskatt på biodrivmedel. Svenska finansdepartementet förklarar att det beror på att Danmark aldrig anmält frågan till kommissionen. Det hela belyser på ett utmärkt sätt skillnaden mellan Sverige och Danmark i relation till kommissionen.

Sverige ska som bekant vara fossilfritt 2030. Hur regeringen tänker hantera frågan är i nuet oklart. Den förra regeringen ansökte om och fick dispens från EU-kommissionen för att fortsätta med dagens orättvisa beskattningsregler t.o.m. utgången av 2015. Den nuvarande regeringen har nyligen begärt att dispensen ska förlängas t.o.m. utgången av 2016. Den 27 mars meddelade dock regeringen att man planerar en ringa höjning av energiskatten för låg- respektive höginblandad etanol i bensin fr.o.m. 1 december 2015. En viss höjning av energiskatten för HVO samt höginblandad biodiesel (Fame) planeras dessutom fr.o.m. 1 januari 2016. Dessa höjningar är en anpassning till EU-kommissionens uppfattning om beskattning av biodrivmedel.

Kvotplikt kan bli lösningen

Vi har under våren haft flera kontakter med regeringen. Vi tror att man planerar införa en s.k. kvotplikt fr.o.m. 2017, samtidigt som man lägger samma energi- och koldioxidskatt på alla biodrivmedel som gäller för bensin och diesel. Avgörande för framtida satsningar på nyproduktion av biodrivmedel blir i så fall hur högt regeringen lägger ribban, d.v.s. vilken volym biodrivmedel regeringen avser att tvinga drivmedelsdistributörerna att blanda in framöver.

I händelse av kvotplikt blir det upp till drivmedelsdistributörerna att avgöra valet av biodrivmedel. De kommer givetvis att satsa på de biodrivmedel som är billigast. Då ligger VärmlandsMetanol bra till.

Vi väntar på teknikneutrala och långsiktiga spelregler

Vi är färdiga med MKB, riskstudier och allt annat, som behövs för att vi ska kunna driva projektet vidare. ThyssenKrupp Uhde, numera namnändrat till ThyssenKrupp Industrial Solutions, kan ha fabriken i drift ca 3 år från det kapitalfrågan har lösts. Men det kräver teknikneutrala och långsiktiga spelregler. Efter valet skrev många av VärmlandsMetanols ägare till regeringen med krav på sådana spelregler. Det skadar inte om ni återigen skriver till ansvariga ministrar, d.v.s. finans-, miljö- och energiministrarna med samma budskap.

Stena Line satsar på metanol

Under tiden händer mycket i vår omvärld. Stena Line satsar på att driva sina färjor med metanol, dock tillverkad av naturgas. Satsningen har sin grund i att skeppsfarten i Europa måste minska svavelutsläppen. Metanol är fri från svavel. Vi kan givetvis inte konkurrera med fossil metanol. Men Stenas satsning legitimerar metanol som ett prima drivmedel för stora dieselmotorer och inte bara som ersättning för bensin.

"Blåkopian" har ett värde

Vi sitter ju för övrigt tillsammans med TKIS med en "blåkopia" för en metanolfabrik, som utifrån vårt koncept snabbt kan uppföras var som helst i världen. Detta är också vår gemensamma affärsidé. Kontakter har etablerats med utländska grupperingar, som är intresserade av att "köpa" vårt koncept. Mera därom vid bolagsstämman, som hålls den 23 juni i Hagfors. Kallelse kommer i sinom tid.

Bästa hälsningar

Björn O. Gillberg
vd VärmlandsMetanol