

Motion till riksdagen 2013/14:Fi243

av Josef Fransson (SD)

Biodrivmedel

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kraftigt sänka ambitionerna när det gäller biobränslen av typen etanol och biodiesel.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avstå från att införa kvotplikt för låginblandning av biodrivmedel.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa energiskatt och koldioxidskatt på biodrivmedel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör tillsättas en utredning för att klarlägga hur biodrivmedel påverkar olika motorer i fråga om slitage och haverier.

Motivering

Produktionen och användningen av alternativa drivmedel har på senare år växt runt om i världen. De som hittills har fått störst genomslag är etanol och biodiesel. I Sverige finns etanolen dels som E85 och dels som låginblandas i bensinen om ca 5 %. Biodiesel, FAME, låginblandas med ca 5 %. Regeringen har vidare proklamerat att man vill införa en kvotplikt som tvingar leverantörerna att blanda in högre andelar etanol och biodiesel från och med 2015 där det nya bränslet E10 med 10 % etanol införs. För diesel ska tillverkarna tvingas blanda in ett genomsnitt på 9,5 procent biodiesel i dieseln. Jag ställer mig avvisande till införandet av ett kvotpliktssystem och menar att regeringen ska göra detsamma.

Eftersom biodrivmedel till största del är befriade från den energi- och koldioxidskatt de konventionella bränslena är belagda med så går staten miste om stora skatteintäkter. I regeringens budgetproposition för 2013 beräknades det totala skattebortfallet för biodrivmedel till 3,16 miljarder kronor för 2012.

Fel! Okänt namn på

I 2014 års budget, och i och med kvotplikten, gör regeringen förändringar i uttaget av energiskatt för låginblandade biodrivmedel och där räknar man med ökade skatteintäkter på 510 miljoner 2014, 650 miljoner 2015 och sen 600 miljoner per år. Denna skattehöjning drabbar dock direkt konsumenterna i form av höjda drivmedelpriser.

Som argument för att tvinga fram användande av biodrivmedel anförs i huvudsak den klimatnytta dessa bränslen påstås generera. Detta menar dock jag är falskt, åtminstone gällande första generationens biodrivmedel. Inte minst då uppodling av ny mark, vilket är konsekvensen av ökat användande av dessa bränslen, förändrar markanvändningen på ett sätt som genererar en koldioxidskuld som kommer att ta många årtionden att kompensera för. I rent klarspråk så ökar alltså utsläppen av koldioxid för årtionden framåt. Samtidigt riskerar ovärderlig orörd natur att försvinna, inte minst sydamerikansk regnskog, vilket drabbar världens biologiska mångfald. Ett annat problem med biodrivmedlen är att många motorfordon inte är konstruerade ens för en låginblandning utan havererar, med stora konsekvenser för enskilda privatpersoner. Samtidigt så har personer inom bland annat FN lyft fram tydliga konflikter mellan biodrivmedelsframställning och global livsmedelsförsörjning där man på flera håll i världen sett hur de allra fattigaste drabbas.

Av den etanol som 2010 användes i Sverige så kom råvarorna, enligt Energimyndigheten, från spannmål, sockerbetor, sockerrör och majs till 84 %. Utöver det redovisas ytterligare 8 % komma från vin, medan det saknas uppgifter om de återstående 8 procenten. Det är med andra ord jordbruksprodukter som idag uteslutande används till etanolproduktion. Liknande gäller biodiesel som globalt till största del framställs av den mycket kontroversiella palmoljan (32 %). I Sverige används dock företrädesvis raps som råvara. Andra generationens biodrivmedel, som tillverkas av restprodukter eller cellulosa, är alltså fortfarande tämligen sällsynt.

Med anledning av att det enligt mig inte går att påvisa några påtagliga miljövinster – snarare tvärt om – med användandet av konventionella biodrivmedel så menar jag också att det är orimligt att från statens sida ge stora skatte-subsventioner jämfört med traditionella drivmedel. Därför vill jag ålägga konventionella biodrivmedel samma energi- och koldioxidskatt som för bensin och diesel, vilket ökar skatteintäkterna med ungefär 3 miljarder kronor/år.

Världsmarknadspriser på råvaror och markanvändning

När man tar livsmedelsgrödor och oljegrödor i anspråk för att framställa drivmedel hårdnar konkurrensen om världens åkermark och efterfrågan på odlade grödor. Detta medför ofrånkomligt att livsmedelsgrödorna får ett högre världsmarknadspris. En av världens största etanolproducenter är USA och under sommaren 2012 var skördarna sämre än vanligt vilket föranledde att bland annat foderpriserna fick en rejäl skjuts uppåt, vilket frestade på många av våra svenska bönder i form av högre pris för djurfoder. FN:s talesman för organisationen mat och jordbruk (FAO), Jose Graziano da Silva, vädjade i augusti 2012 till USA att minska produktionen av etanol, då torkan i

kombination med USA:s klimatmål att lägga om sin fordonsflotta till att använda mer biobränsle, hotade världens matproduktion. Även tidigare har man kunnat se att Sydamerikas minst bemedlade har fått svårare att få råd till sin basföda.

Ett högre råvarupris leder också ofrånkomligt till att det nu blir lönsamt att odla upp nya områden. I många fall leder detta till att unika biotoper, inte minst i Amazonas regnskog, omvandlas till åkermark. I till exempel Indonesien och Malaysia uppodlas allt mer mark för produktion av palmolja, vilket är förknippat med stora miljökonsekvenser och skövling av tropisk skog. Att ta nya marker i anspråk genererar vanligtvis en "koldioxidskuld" som kan ta årtionden att kompensera för genom användning av biodrivmedel. I rapporten *Etanolens koldioxideffekter* (S. Wibe, 2010) drar man slutsatsen att etanolen leder till ökade utsläpp, jämfört med motsvarande transportarbete med bensin, under de första 50–60 åren. Först därefter kommer etanolprogrammen att leda till utsläppsminskningar. Etanolens egenskaper för att sänka koldioxidutsläppen är vidare begränsade. Ett viktigt skäl till detta är energiåtgången i tillverkningsprocessen, till exempel för att framställa gödning, frakter, jordbruksmaskiner och energiåtgång vid destillering. Det går åt väsentligt mer energi att framställa etanol än att utvinna bensin. Den eventuella utsläppsminskningen som då görs vid själva förbränningsprocessen äts då delvis upp av den större mängd energi som går åt till själva framställningen.

Markanvändning för etanol

Att importera etanol och biodiesel kan ses som att vi förlägger våra utsläpp i andra länder för att kunna visa upp att vi sänker våra egna. Just därför är det intressant att se på vad det skulle innebära för markanvändningen i Sverige om vi producerade hela vår konsumtion själva, trots att det knappast är aktuellt i praktiken. Man räknar med att det går åt ungefär 0,5 ha åkermark för att framställa 1 m³ etanol. För att framställa biodiesel är motsvarande siffra ca 0,2 ha åkermark för att framställa 1 m³ FAME.

Sveriges totala åkermark motsvarar 2012 ca 2,6 miljoner hektar (ha) och vid 5 procent inblandning av etanol i bensinen, samt etanolen till dagens användning av E85, behövs ca 385 000 m³ etanol. Således skulle detta innebära att man gör anspråk på 192 000 ha åkermark för ändamålet vilket då motsvarar 7,4 procent av åkermarken och kräver 18 procent av dagens spannmålsproduktion.

Vid en ökning till 10 % etanol i den låginblandade bensinen är samma siffror 561 000 m³ etanol och innebär att man gör anspråk på 280 000 ha åkermark för ändamålet, vilket då motsvarar 10,8 procent av åkermarken och kräver 27 procent av dagens spannmålsproduktion.

Markanvändning för FAME

Vid 5 procent låginblandning av FAME, samt dagens användning av ren FAME och HVO-bränsle, behövs ca 450 000 m³ biodiesel. Då man räknar med att det går åt ungefär 0,2 ha åkermark för att framställa 1 m³ FAME så skulle detta innebära att man gör anspråk på 90 000 ha åkermark för ändamå-

Fel! Okänt namn på

let vilket då motsvarar 3,5 procent av åkermarken och kräver 81 procent av den odling av oljeväxter som sker idag.

Vid en ökning till 7 % FAME i den låginblandade dieseln är samma siffror 561 000 m³ etanol och innebär att man gör anspråk på 110 000 ha åkermark för ändamålet, vilket då motsvarar 4,2 procent av åkermarken och kräver 99 procent av den odling av oljeväxter som sker idag.

Slutsats: Skulle vi producera vår egen etanol och biodiesel fullt ut nationellt, samtidigt som vi höjer låginblandningen till 10 procent etanol resp. 7 procent FAME, skulle denna produktion göra anspråk på 15 procent av landets åkermarker, 27 procent av dagens spannmålsproduktion och 99 procent av den odling av oljeväxter som sker idag. En fråga man i sammanhanget bör ställa sig är huruvida resten av världen har en realistisk möjlighet att ha lika höga ambitioner med anledning av att utsläpp av koldioxid är en global fråga. En annan frågeställning som bör göras i sammanhanget är huruvida grödorna avsedda för biobränsle skall tillverkas konventionellt eller ekologiskt då den ekologiska odlingen har lägre avkastning och man således behöver ytterligare åkermark.

Kostnader kopplade till Sveriges etanolsatsning

Etanol och biodiesel kan idag konkurrera på marknaden därför att de är kraftigt subventionerade gentemot petroleumprodukter. Biodrivmedlen är befriade från både energi- och koldioxidskatt, vilket betyder stora samhällskostnader, jämfört med om man skulle använda konventionell diesel och bensin, i och med ett stort skattebortfall. En fundamental princip i nationalekonomin är att om samhället bekostar olönsamma delar inom en konkurrensutsatt sektor innebär det att konkurrensneutraliteten sätts ur spel och att resurser allokeras till verksamheter som långsiktigt minskar den ekonomiska tillväxten. På kort sikt kan man direkt se kostnaderna från själva skattesubventionen som idag kan sammanfattas enligt följande.

Tabell 10 Beräknade skattebortfall för energiskatt på låginblandade biodrivmedel (5 % etanol och 5 % FAME), ren etanol och FAME, 2013–2016, exklusive moms,

Miljoner kronor

	2013	2014	2015	2016
Låginblandad etanol	366	350	350	350
Låginblandad FAME	353	363	363	363
HVO	263	263	263	263
Etanol ren	417	405	405	405

Fel! Okänt namn på

	2013	2014	2015	2016
FAME, ren	48	53	53	53
Biogas	74	79	79	79
Summa	1 522	1 514	1 514	1 514

Källa: Utredningstjänstens beräkningar.

Tabell 13 Beräknade skattebortfall för koldioxidskatt på låginblandade biodrivmedel (5 % etanol och 5 % FAME), ren etanol och FAME, 2013–2016

Miljoner kronor

	2013	2014	2015	2016
Låginblandad etanol	293	280	280	280
Låginblandad FAME	702	722	722	722
HVO	523	523	523	523
Etanol ren	334	324	324	324
FAME, ren	96	104	104	104
Biogas	0	0	0	0
Summa	1 947	1 953	1 953	1 953

Källa: Utredningstjänstens beräkningar.

Sammantaget summeras det beräknade skattebortfallet för energiskatt och koldioxidskatt för etanol och biodiesel för 2013 till 3 395 miljoner eller 3,4 miljarder. Med detta sagt skall hållas i minnet att regeringen aviserat en höjning av inblandningen i det låginblandade bränslet tillsammans med en kvotplikt som gör inblandningen tvingande. I detta scenario kommer skattebortfallet istället att se ut enligt följande.

Tabell 18 Beräknade skattebortfall för energiskatt på låginblandade biodrivmedel (10 % etanol och 7 % FAME), ren etanol och FAME, 2013–2016, exklusive moms

Miljoner kronor

	2013	2014	2015	2016
Låginblandad etanol	724	695	695	695
Låginblandad FAME	495	510	510	510
HVO	263	263	263	263
Etanol ren	417	405	405	405
FAME, ren	48	53	53	53
Biogas	74	79	79	79
Summa	2 021	2 005	2 005	2 005
Skillnad				
Etanol 10 jämfört med 5 %	+358	+345	+345	+345
FAME 7 % jämfört med 5 %	+141	+146	+146	+146
Totalt	+499	+491	+491	+491

Källa: Utredningstjänstens beräkningar.

Fel! Okänt namn på

Tabell 20 Beräknade skattebortfall för koldioxidskatt på låginblandade biodrivmedel (10 % etanol och 7 % FAME), ren etanol och FAME, 2013–2016,

Miljoner kr (brutto/netto)

	2013	2014	2015	2016
Låginblandad etanol	579	555	555	555
Låginblandad FAME	983	1 013	1 013	1 013
HVO	523	523	523	523
Etanol ren	334	324	324	324
FAME, ren	96	104	104	104
Biogas	0	0	0	0
Summa	2 514	2 519	2 519	2 519
Skillnad				
Etanol 10 jämfört med 5 %	+286	+276	+276	+276
FAME 7 % jämfört med 5 %	+281	+291	+291	+291
Totalt	+1 090	+970	+895	+895

Källa: Utredningstjänstens beräkningar.

I detta scenario blir det sammantagna skattebortfallet för energiskatt och koldioxidskatt för etanol och biodiesel 4 461 miljoner eller 4,5 miljarder. I ett scenario där man inför energiskatt och koldioxidskatt på etanol och biodiesel är det möjligen rimligt att ha en lägre koldioxidskatt på biodrivmedlen, men att helt befria dem gentemot andra energislag är orimligt, då dessa tveklöst har ett nettoutsläpp av koldioxid.

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat i vilken utsträckning och till vilka kostnader skattebefrielsen av biodrivmedel bidrar till att uppnå klimatmålen. Resultatet av granskningen redovisas i granskningsrapporten *Biodrivmedel för bättre klimat – Hur används skattebefrielsen?*

I granskningsrapporten är en av slutsatserna att skattebefrielsen är ett dyrt och trubbigt styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser. Riksrevisionen har uppskattat att användningen av biodrivmedel kan ha inneburit minskade utsläpp på omkring 0,4–1,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år för åren 2007–2009. De minskade utsläppen motsvarar ca 1 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser eller ca 5 procent av utsläppen i transportsektorn. Riksrevisionen bedömer att skattebefrielsen har varit en förutsättning för att användningen av biodrivmedel ska öka och att skattebefrielsen därmed är en förutsättning för de utsläppsreduktioner som kan kopplas till användningen av biodrivmedel. I granskningsrapporten jämför Riksrevisionen dagens skattebortfall på omkring 2 miljarder kronor per år med de utsläppsreduktioner som användningen av biodrivmedel gett upphov till. Detta resonemang ger en kostnad för staten på omkring 3 kronor per kilo koldioxidminskning. Riksrevisionen sätter detta i relation till koldioxidskatten

som var på 1,05 kronor per kilo koldioxid år 2012. Riksrevisionens slutsats är att en fullständig skattebefrielse för biodrivmedel är en relativt dyr åtgärd för att minska utsläppen av växthusgaser.

Vidare framhåller Riksrevisionen att en skattebefrielse kan medföra flera effekter som till en del kan motverka de ursprungliga intentionerna. Riksrevisionen nämner att skattebefrielse för låginblandning kan innebära ökad konsumtion av bensin och diesel. När biodrivmedel som låginblandas i bensin eller diesel skattebefrias innebär detta att även priset och konsumtionen av de fossila drivmedlen påverkas.

Motorers slitage och haverier

Även om det är mycket svårt att exakt belägga och föra statistik över det är det ett välkänt fenomen inom motorkunniga kretsar att både etanol och olika former av biodiesel utsätter motorer för ett högre slitage. Framför allt ventiler och ventilsäten är speciellt utsatta, men många gånger kan det också vara plast- och gummidetaljer som torkar ut och förstörs. Detta även när inblandningen av etanol är så låg som 5 procent. Framför allt äldre bilar bör hanteras med försiktighet när det gäller tillsatser av etanol och biodiesel i bränslet. Några försök till djupgående utredningar i detta område har mig veterligen inte genomförts varför detta snarast bör genomföras. Utan denna kunskap är risken uppenbar att många medborgare kommer att drabbas av kostsamma haverier.

Slutsatser och yrkanden

Med anledning av ovan anført är det min ambition att man från regeringens sida omprövar tidigare ställningstaganden gällande etanol och biodiesel. Ambitionerna gällande konventionella biobränslen av typen etanol och biodiesel bör kraftigt sänkas.

Jag menar också att regeringen bör frångå sina planer att införa kvotplikt för inblandning av biodrivmedel.

Konventionella biodrivmedel bör också skattemässigt likställas med andra drivmedel, inte minst för miljöns skull. Vägen mot en transportsektor utan fossila drivmedel ska givetvis fortgå, men att tillverka drivmedel av livsmedelsgrödor är inte rätt väg.

Till sist föreslår jag en djupgående utredning om hur motorer, nya som gamla, påverkas av etanol och biodiesel som drivmedel, inte minst gällande låginblandning.

Stockholm den 2 oktober 2013

Josef Fransson (SD)