

## Motion till riksdagen 2012/13: MJ430

av **Josef Fransson (SD)**

# Etanol och biobränsle

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av 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 sträva efter att följa ett EU-genomsnitt i fråga om användning av etanol och biodiesel i de fall det är tvingande.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte införa kvotplikt med 10 respektive 7 procent låginblandning av etanol respektive biodiesel.
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 motorerna i fråga om slitage och haverier.<sup>1</sup>

**Fel! Okänt namn på**

<sup>1</sup> Yrkande 4 hänvisat till TU.

## Motivering

Sveriges beslutsfattare har i strävan efter förnybara drivmedel satsat stort på etanol och biodiesel. Framöver väntas nya ambitionshöjningar och det har föreslagits en kvotplikt som ska tvinga leverantörer att blanda in 10 procent etanol i bensinen och 7 procent FAME i dieseln. Förslag och tidigare beslut gällande båda dessa bibränslen kan dock problematiseras ur ett antal aspekter.

## Världsmarknadspriser på råvaror och markanvändning

När livsmedelsgrödor och oljegrödor tas 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, vars skördar under sommaren 2012 har varit sämre än vanligt. Detta har föranlett att bland annat foderpriserna fått en rejäl skjuts uppåt, vilket varit påfrestande inte minst för svenska jordbrukare som köper in mycket foder. FN:s talesman för organisationen mat och jordbruk (FAO), Jose Graziano da Silva, vädjade under augusti till USA att minska produktionen av etanol, då torkan i kombination med USA:s klimatmål att lägga om sin fordonsflotta till att använda mer bibränsle, hotade världens matproduktion. Sedan tidigare har det konstaterats att Sydamerikas minst bemedlade har fått svårare att få råd till sin basföda på grund av den förändrade markanvändningen.

Ett högre råvarupris leder också ofrånkomligt till att det 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 så kallad koldioxidskuld, som kan ta årtionden att kompensera för genom användning av biodrivmedel. I rapporten Etanolens koldioxideffekter (S. Wibe, 2010) dras 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. Viktiga skäl till detta är till exempel gödning av marken, frakter, mineraler och energiåtgång i tillverkningsprocessen. Det går åt väsentligt mycket mer energi att framställa etanol än att utvinna bensin. Den eventuella utsläppsminskningen som görs vid själva förbränningsprocessen äts då delvis upp av den större mängd energi som går åt till själva framställningsprocessen.

### Markanvändning för etanol

Att importera etanol och biodiesel är detsamma som att förlägga Sveriges utsläpp i andra länder för att nationellt kunna visa upp en sänkt utsläppsnivå.

## **Fel! Okänt namn på**

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 m<sup>3</sup> etanol. För att framställa biodiesel är motsvarande siffra ca 0,2 ha åkermark för att framställa 1 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> etanol. Således skulle detta innebära att 192 000 ha åkermark behöver tas i anspråk för ändamålet, vilket motsvarar 7,4 procent av all åkermark. Detta i sin tur skulle innebära att 18 procent av dagens spannmålsproduktion nyttjades för etanolproduktion.

En ökning till 10 procent etanol i den låginblandade bensinen motsvarar ett behov av 561 000 m<sup>3</sup> etanol och innebär att 280 000 ha åkermark krävs för ändamålet. Detta skulle ha till följd att 10,8 procent av åkermarken och 27 procent av dagens spannmålsproduktion användes för etanolproduktion.

## **Markanvändning för FAME**

Vid 5 procent låginblandning av FAME, samt dagens användning av ren FAME och HVO-bränsle, behövs ca 450 000 m<sup>3</sup> biodiesel. Då man räknar med att det går åt ungefär 0,2 ha åkermark för att framställa 1 m<sup>3</sup> FAME så skulle en produktion som täckte detta behov göra anspråk på 90 000 ha åkermark för ändamålet, motsvarande 3,5 procent av åkermarken, och kräva 81 procent av den odling av oljeväxter som sker idag.

Vid en ökning till 7 procent FAME i den låginblandade dieseln skulle behovet av biodiesel stiga till 561 000 m<sup>3</sup> och tillverkningsen skulle ta i anspråk 110 000 ha, eller 4,2 procent av landets åkermark. Detta motsvarar 99 procent av den odling av oljeväxter som sker idag.

## **Slutsats**

I det fall Sveriges behov av etanol och biodiesel fullt ut produceras nationellt, samtidigt som låginblandningen höjs till 10 procent etanol respektive 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 i sammanhanget relevant fråga är huruvida resten av världen har en realistisk möjlighet att ha motsvarande höga ambitioner, med anledning av att utsläpp av koldioxid är ett globalt problem. En annan frågeställning som bör lyftas i sammanhanget är huruvida grödorna avsedda för biobränsle ska tillverkas konventionellt eller ekologiskt då den ekologiska odlingen har lägre avkastning och således kräver 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 befri-

Fel! Okänt namn på

ade från både energi- och koldioxidskatt, vilket innebär stora samhällskostnader i skattebortfall, i förhållande till vad motsvarande användning av konventionell diesel och bensin skulle ge.

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
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 antas det beräknade skattebortfallet för energi- och koldioxidskatt på etanol och biodiesel för 2013 bli 3 395 miljoner eller 3,4 miljarder. Med detta sagt ska hållas i minnet att regeringen aviserat en höjning av inblandningen i det låginblandade bränslet genom en kvotplikt som gör inblandningen tvingande. Om detta sker kommer skattebortfallet istället se ut enligt följande.

Fel! Okänt namn på

**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.

**Tabell 20 Beräknade skattebortfall för koldioxidskatt på låginblandade biodrivmedel (10 % etanol och 7 % FAME), ren etanol och FAME, 2013–2016, miljoner kronor (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 energi- och koldioxidskatt för etanol och biodiesel 4 461 miljoner eller 4,5 miljarder. Det är möjligt att ha en lägre koldioxidskatt på biodrivmedlen, men att helt befria dem från såväl koldioxid- som energiskatt gentemot andra energislag är orimligt, då de 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 har ökat 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.

Riksrevisionen påpekar att skattebefrielsen för biodrivmedel finansieras av alla skattebetalare gemensamt. I samhällsekonomiska sammanhang är principen den att den som förorenar ska betala. Att alla skattebetalare finansierar skattebefrielsen är således inte förenligt med denna princip.

Riksrevisionen säger vidare att tullvillkoret innebär att inhemska eller inom EU producerad etanol med höga produktionskostnader blir mer konkurrenskraftig relativt importerad etanol med låga produktionskostnader. Vidare menar verket att denna ökade kostnad inte har sin motsvarighet i ökad klimatnytta och understryker att regeringen inte har redovisat några avvägningar i fråga om tullvillkorets effekter på inhemska produktion respektive tillgången på billigare importerad, och mer klimatvänlig, etanol.

Riksrevisionen anför i sin rapport att skattebefrielsen inte har förutsättningar att vara hållbar på lång sikt. EU:s hållbarhetskriterier ställer bland annat krav på hur mycket ett biodrivmedel ska minska utsläppen jämfört med ett fossilt drivmedel för att vara berättigat till stöd. Riksrevisionen menar att ett problem med hållbarhetskriterier är att de enbart gäller biobränslen, vilket kan leda till att utsläpp flyttar till oreglerade produkter, sektorer och länder. De krav på utsläppsminskningar som EU ställer för att biodrivmedel ska anses hållbara ökar successivt, men är förhållandevis lågt satta i relation till svensk produktion och konsumtion. Det är därmed osäkert om kraven kommer att bidra till att nya biodrivmedel utvecklas eller att skattebefrielsen blir mer kostnadseffektiv i relation till klimatmålen. Riksrevisionen bedömer att

**Fel! Okänt namn på**

det skulle vara möjligt att nationellt främja ytterligare utsläppsminskningar genom att ge extra stöd till biodrivmedel som är mer klimatvänliga, särskilt om produktionskostnaden för ett mer klimatvänligt biodrivmedel är högre än det mindre klimatvänliga alternativet. Riksrevisionen framhåller dock att ett problem med en sådan lösning är att den innebär mer administration eftersom skattebefrielsen då behöver differentieras utifrån hur stora utsläppsreduktioner olika biodrivmedel för med sig.

### **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 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 förslag**

Med anledning av ovan anført är det min åsikt att regeringen bör ompröva tidigare ställningstaganden gällande etanol och biodiesel. Ambitionerna gällande biobränslen av typen etanol och biodiesel bör kraftigt sänkas. Regeringen bör ompröva sin hållning om att Sverige ska ha höga krav på användning av etanol och biodiesel relativt omvärlden och istället sträva efter att följa ett EU-genomsnitt i de fall det är tvingande. Regeringen bör också frångå tidigare aviseringar om 10 (etanol) respektive 7 (biodiesel) procent låginblandning med kvotplikt. Slutligen föreslår jag att det tillsätts en djupgående utredning om hur motorer, nya som gamla, påverkas av etanol och biodiesel som drivmedel, inte minst gällande låginblandning.

Stockholm den 3 oktober 2012

*Josef Fransson (SD)*