

Motion till riksdagen 2005/06: MJ226

av **Staffan Danielsson och Agne Hansson (c)**

Drivmedelsetanol

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skyndsamma åtgärder för en kraftigt ökad användning av drivmedelsetanol, särskilt från inhemsk produktion.

Motivering

Det är glädjande med den ökning av förnybara drivmedel som sker i rätt snabb takt. Redan produceras växande mängder etanol, biogas och RME (rapsolja) som ersätter fossila produkter i Sveriges fordonsflotta. Runt hörnet väntar t.ex. syntetisk diesel och metanol från pappersmassaindusti, vätgastekniken m.m.

Tyvärr har utvecklingen av de nya bränslena bromsats upp genom den kraftiga neddragning som regeringen gjort av de statliga energiforskningsanslagen. Dessa bör snarast återställas till minst sin tidigare nivå.

Det är glädjande att andelen etanol i den svenska bensinen närmar sig 5 %. Nu gäller det att undanröja de begränsningsregelverk som kan hämma en fortsatt expansion.

Den etanol som används är dels inhemskt producerad etanol från spannmål, dels stora volymer importetanol från främst Brasilien. Etanol kan i mycket stora mängder ersätta bensin, och i takt med växande användning världen över kommer volymerna importetanol att bli begränsade och högre prissatta. Innan detta sker är det nödvändigt att utnyttja möjligheterna inom WTO:s ramar för att säkra en fortsatt och ökad produktion av inhemsk svensk etanol. Det är viktigt att inte gå från ett importberoende – olja – till ett annat – etanol – och därför måste EU och Sverige i ett uppbyggnadsskede säkerställa att den inhemska produktionen av förnybara drivmedel ges goda möjligheter till utveckling och expansion.

Den första svenska etanolfabriken i Norrköping kan med stabila fortsatta förutsättningar utökas med minst en till, där också mycket talar för en Norrköpingslokalisering. Redan planeras ju för en biogasfabrik i anslutning till

Fel! Okänt namn på

etanolfabriken. Norrköping växer alltmer fram som ett centrum för biodrivmedelsproduktion.

I dagsläget är det inom EU framför allt Tyskland och Sverige som är marknader för importetanol. Till exempel Frankrike har andra kvotssystem som förbehåller den inhemska etanolmarknaden för inhemskt producerat etanol.

Tyskland skyddar de inhemska etanolsatsningarna genom att tillämpa de tullsatsen för importerad etanol som WTO:s regelverk ger möjlighet till. Sverige gör det däremot inte, vilket snarast måste rättas till.

Det bör därför ges regeringen till känna att den dels behåller dagens skattefördelar för inhemskt producerad etanol, dels snarast belägger i första hand importerad låginblandningsetanol med den tullsats på 19,2 euro per hl som WTO:s regler tillåter. Dessutom är det inte rimligt att just Sverige i dag tillåter att importerad etanol klassificeras som en kemisk produkt med obetydlig tullbelastning samtidigt som den erhåller full skattefrihet. Skattefriheten bör endast ges till importerad vara som förtullats som odenaturerad enligt CN-kod 220710.

Den EU-praxis som begränsar låginblandningen av etanol till 5 % bör vidare höjas till 10 eller kanske 15 %. Detta är den åtgärd som snabbt och enkelt kan ersätta stora volymer fossilt oljebaserad bensin med etanol, och som måste vara huvudstrategin i att snabbt ersätta stora volymer fossila drivmedel med biodrivmedel. Det råder en stor samstämmighet om att detta är möjligt utan några anpassningar av bilarna. Här bör Sverige tillsammans med oljebolagen kunna gå före och höja låginblandningen av etanol enligt ovan.

Det är självfallet också positivt med fler bilmodeller och mackar som använder etanol E85, även om etanolen där utnyttjas mindre effektivt än vid låginblandning. I takt med den ökade efterfrågan ökar nu mackarnas antal. Att däremot kräva förnybara bränslen på varje mack är att gå för långt i tvingande regelverk, och det kan t.o.m. slå tillbaka genom de kostnader detta kan medföra där marknaden är begränsad, samt genom risken att det kan bromsa andra förnybara bränslen än etanol.

Stockholm den 22 september 2005

Staffan Danielsson (c)

Agne Hansson (c)