

# Forskare: Svensk etanolsatsning är ingen effektiv klimatpolitik

Stödet till ökad svensk produktion av etanol är en symbolhandling utan större effekt på våra klimatutsläpp. För klimatets skull vore det bättre att producera pellets och flis som kan ersätta kol och olja i länder som saknar tillräckligt med egna skogs- och åkerarealer, skriver bland andra **Per Kägeson** och **Thomas Sterner**.

Utan ett globalt perspektiv inom klimatpolitiken finns risk att vi vidtar ineffektiva åtgärder på hemmaplan. För några år sedan visade Volvo att spannmålsetanol är det resurs- och miljömässigt sämsta biodrivmedlet. Trots det satsar företaget för fullt på etanolbilarna och har beslutat lägga ner tillverkningen av gasbilar. Det är en följd av att etanolbilarna får stora subventioner trots att de bara kostar obetydligt mer än en motsvarande bensinbil. Lägre förmånsskatt och fordonsskatt, gratis parkering i storstäderna samt befrielse från trängselavgift i Stockholm gör att den som köper en ny etanolbil kan få tillbaka upp till 50 gånger insatsen.

De stora subventionerna får perversa effekter genom att de gör det billigare att äga och använda bilen. Köparna får pengar över som en del av dem använder för att välja en större och mera bränslekrävande bil än vad de annars skulle ha gjort. En fördel med etanoldrift är att man kan få samma prestanda ur en mindre motor, men Saab valde istället att ta ut fler hästkrafter ur Saab 9-5. Ford har gått ännu längre i fel riktning genom att byta till en större motor i etanolversionen av Ford Fokus.

## En miljard per år

Regeringen vill ge alla som har råd att köpa ny bil ytterligare 10 000 kronor i statsbidrag om de väljer en "miljöbil". Om en tredjedel av nybilsköparna nappar, blir kostnaden en miljard per år. Tillsammans med skattebefrielsen av etanol blir kostnaden cirka tre miljarder per år. Pengarna kan användas bättre. Det räcker inte att en bil kan köras på etanol för att den skall kallas miljöbil. Vad som främst bör premieras är bränsleeffektiva fordon. I London föreslås att energisnåla bilar ska få reducerad trängselsavgift och parkeringskostnad. Så borde också svenska storstäder tänka. Därtill behövs en översyn av förmånsbeskattningen och villkoren för reseavdragen, en höjning av dieselskatten samt ett tydligt svenskt stöd till införande av europeiska gränsvärden för hur mycket energi nya bilar får dra.

Det är viktigare att vi bidrar till en global reduktion av klimatgaserna än att utsläppen minskar maximalt hos oss. Subventionerna till ökad svensk produktion och användning av etanol riskerar att bli en symbolhandling utan större effekt på utsläppen och kan leda till ett omfattande slöseri med knappa naturresurser.

Biomassa förväntas bli en mycket begränsad resurs både i ett europeiskt och i ett globalt perspektiv. För att ekvationen ska gå ihop måste energieffektivisering få en huvudroll inom klimatpolitiken.

Vi bör därför använda överskottet från jord- och skogsbruket så att det får bästa möjliga effekt på utsläppen av klimatgaser. Verkningsgraden hos den europeiska etanolframställningen är utomordentligt låg. Danmark och Finland har därför valt att i stället använda biomassa till produktion av kraft och värme. Biomassa från ett hektar

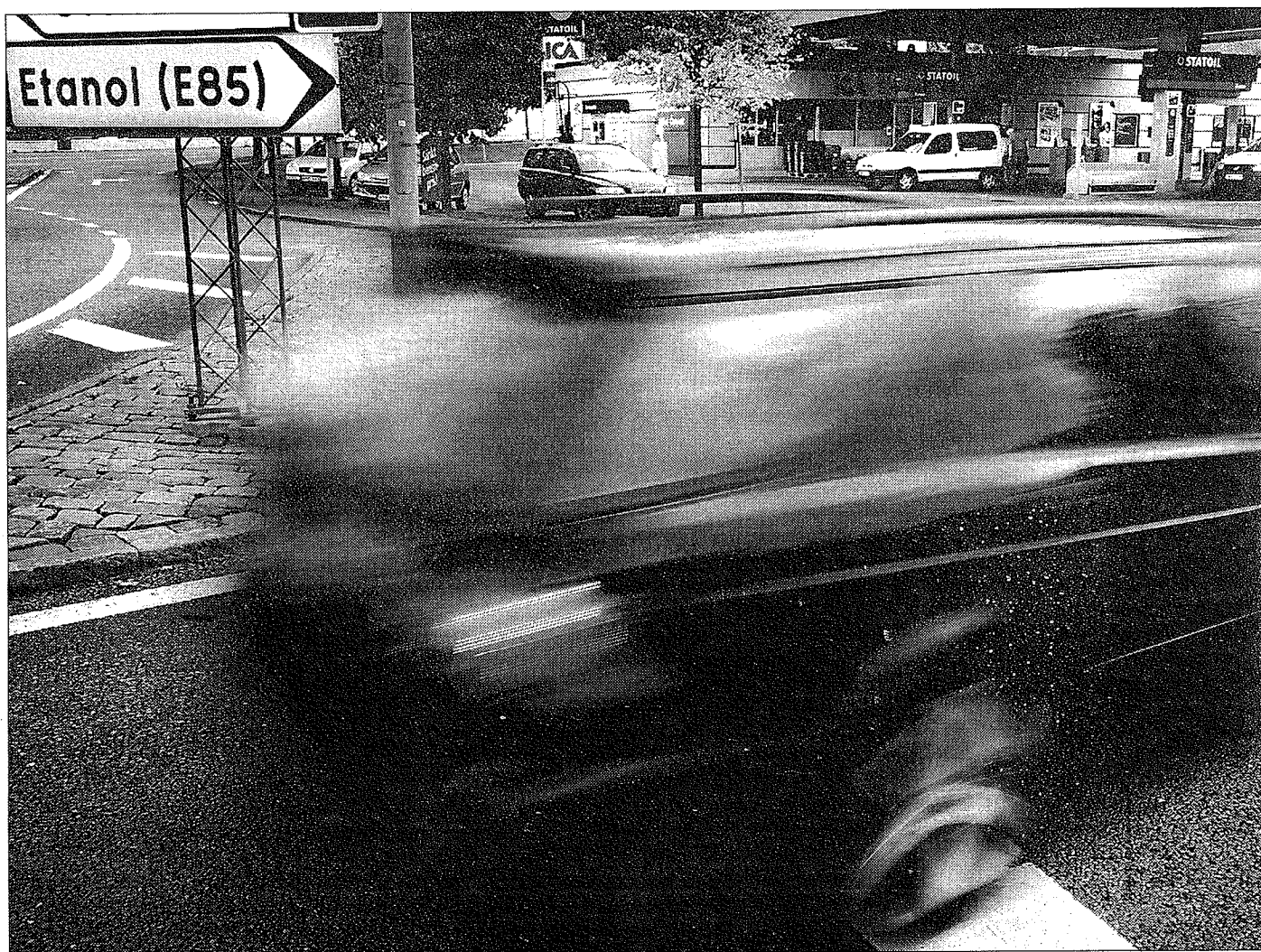


Bild: STEFAN BERG

**IFRÅGASATT MILJÖBIL.** Det räcker inte att en bil kan köras på etanol för att den skall kallas miljöbil. Vad som främst bör premieras är bränsleeffektiva fordon, skriver debattörerna.

åkermark kan reducera koldioxidutsläppen 6 till 8 gånger så effektivt om man odlar salix för produktion av flis än om man använder samma areal för vete till etanolproduktion. Inte ens i ett fall där man utnyttjar restprodukterna från etanolframställningen till djurfoder eller biogas kan man ersätta lika mycket fossilt kol som om man producerar flis eller pellets för kraft- och värmesektorn.

## Energiförluster

Det är osäkert om försöken att utvinna etanol ur cellulosa från barrved kommer att lyckas. Hittills har det visat sig omöjligt att nå högt utbyte vid kontinuerlig drift. Alternativet kan bli en variant där etanolen blir en biprodukt vid framställning av pellets. Då omvandlas bara en sjättedel av biomassa till etanol. Det blir i så fall pelletsproduktion med mycket stora energiförluster.

Tidigare importerades nästan all etanol från Brasilien där den med högre verkningsgrad och till lägre kostnad kan framställas ur sockerrör. Efter införandet av hög skydds-

tull på tropisk etanol planerar nu ett antal kommuner och företag att investera mångmiljardbelopp i etanolfabriker. Kalkylerna bygger på att tullen ska finnas kvar, trots att den strider mot Sveriges traditionella frihandelspolitik, och att etanol fortsatt ska vara befriad från skatt.

## Skatter bättre än subventioner

Det vore bättre att avstå från etanoltullen och följa ett tidigare utredningsförslag om att en viss andel av försålda drivmedel ska vara koldioxidneutral. Det leder till låginblandning av sockerrörsetanol samt till att vi kan undvika en långsiktigt ohållbar markanvändning i Sverige.

Biodrivmedel ska inte betala koldioxidskatt, men de bör erlagga energiskatt motsvarande bilarnas vägslitage och olycks-kostnader samt de hälso- och miljöeffekter som uppkommer även när etanol används. Befrielsen från energiskatten innebär att etanol får en subvention som per kWh är lika stor som hela marknadspriset på pellets och dubbelt så stort som hela priset på flis. För klimatet vore det bättre att producera pellets och flis som ersätter kol och olja i länder som saknar tillräckliga egna arealer.

Energimyndigheten och Naturvårdsverket

drar i en studie av samhällsekonomiskt effektiva styrmedel slutsatsen att skatter och avgifter är att föredra framför subventioner. Det är lätt att identifiera det som man vill "straffbeskatta" men betydligt svårare att fastställa vad som bör komma istället. Därför bör styrmedlen vara teknikneutrala och inte gynna det som de för ögonblicket mest framgångsrika lobbyisterna förordar. Enligt utredarna saknas en genomtänkt strategi inom miljöbils- och drivmedelsområdet och styrmedlen är varken konsekvensutredda eller utvärderade. De förordar att hela komplexet, inklusive etanoltullen, analyseras innan riksdagen fattar nya beslut.

## Per Kägeson

fil dr miljösystemanalys, Stockholm

## Magnus Blinge

fil dr logistik och transporter, Chalmers

## Maria Grahn

fil lic energi och miljö, Chalmers

## Thomas Sterner

professor i miljöekonomi, Göteborgs universitet