

# Krönika: Att skrota etanolen riskerar bli mycket dyrt misstag

Uppdaterad 2010-05-26 10:55

**Nästan alla har vänt etanolen ryggen. Etanol anses vara uselt som bränsle, det tar maten ur munnen på svältande barn, ger upphov till skövling av regnskogen i Brasilien och ökar i själva verket utsläppen av koldioxid – och försäljningen av bilar som drivs med E85 sjunker nu som en sten. Men att skrota satsningen på etanol kan visa sig vara ett mycket dyrt misstag. Det skriver DI Weekends bilreporter Håkan Matson i en krönika om framtidens bränsleval.**

**För bara två** år sedan var framgången för etanol, om ordvalet tillåts, berusande. Under 2008 såldes 57.628 bilar som kan drivas med E85, vilket var 23 procent av alla sålda bilar i Sverige. I februari samma år var 71 procent av alla sålda miljöbilar E85-modeller.

## **Sedan kom baksmällan.**

De flesta aktörer tog plötsligt sin hand från etanolen. Bilköparna, biltillverkarna, Vägverket, FN, många miljödebattörer. Och när till och med Folkpartiet vaknade till med en åsikt härom månaden så var den negativ.

**Inte ens Volvo** och Saab, som har laddat det mesta av sin miljöimage med hjälp av E85-modeller, verkar ha kvar tron på bränslet. När Saab nu lanserar nya 9-5 är E85-versionen inte prioriterad – och Volvo har inte ens ett E85-alternativ för nya S60/V60.

**I april** i år hade andelen E85-modeller bland miljöbilarna halverats från 2008, från 71 procent till 35 procent.

**Det säljs** i år bara runt hälften så många E85-bilar som 2008.

**Men det finns** också en annan bild. Vi har redan närmare 200.000 bilar på svenska vägar som kan drivas med E85. Vi har, på grund av den omdiskuterade pumplagen, byggt ut en infrastruktur så att det går att tanka E85 över hela Sverige.

**Investeringen i E85-pumpar**, som givetvis har betalats av landets bilister, ligger på ungefär 1,2 miljarder kronor, enligt OKQ8:s styrelseordförande Göran Lindblå.

**Nu får man** intrycket att alla dessa investeringar, i bilar och mackar, är en felsatsning.

**Också landets miljöminister** Andreas Carlgren har plötsligt öppnat för att mjuka upp pumplagen, att alla mackar i glesbygd inte ska behöva bygga pumpar för alternativa bränslen, i praktiken E85.

**I stället är** det andra alternativ som gäller. Gas blev hett under fjolåret, främst sedan Volkswagen haft stor framgång med en gasversion av Passat.

**Men tankställena är** få, inte ens hundra. Dock hörs allt envisare röster från gaslobbyn om att fler mackar måste byggas, gärna med stöd från skattebetalarna.

**En satsning på** gas blir betydligt dyrare än miljardinvesteringen i E85. Varje pump kostar 2–3 miljoner kronor, minst fyra gånger så mycket som en E85-pump.

**Tekniken i en** gasbil höjer priset med 30.000 kronor, medan det kostar ett par hundralappar att göra en E85-bil av en bensinbil.

**Utvecklingskostnaden för en** gasmotor ligger på 500 Mkr, medan E85-motorn kostar en tiondel.

**Visst kan man** välja att satsa ändå – men då måste man också fundera över vad som händer om 18 månader.

**Den 1 januari** 2011 avskaffas den 40-procentiga rabatten på förmånsvärdet för gasbilar (och hybrider).

**Vad händer med försäljningen** av gasbilar då? Ska vi kasta ytterligare en mångmiljardinvestering i sjön – som vi en gång gjorde med LPG/gasol (skattades bort), diesel (kilometerräknare infördes) och senast etanol?

**Folkpartiet, liksom många** andra, vurmar nu starkt för elbilar, som allt oftare ses som gåtans eleganta och problemfria lösning.

**Men man talar** inte lika högt om att bilen då inte blir ett par hundralappar eller ens 30.000 kronor dyrare än en bensinbil, utan 150.000 till 300.000 kronor dyrare. Volvos kommande laddhybrid, som får en räckvidd på el på bara fem mil, blir 150.000 kronor dyrare än motsvarande bensinbil – eller etanolbil, om ni så vill.

**Vätgasbilar ser ännu** mindre lovande ut. General Motors, Toyota och Honda driver fortfarande frågan, medan BMW har lagt sin satsning på is efter att den omtalade Hydrogen 7 entusiastiskt provkörts av såväl Göran Persson som Linda Skugge. Med vätgasen stiger kostnaderna till enorma nivåer, både när det gäller infrastruktur och bilar. Gasen i tankarna måste antingen förvaras under mycket högt tryck (350 bar) eller flytande genom att "frysas" ned till minus 253 grader.

**Alternativen är alltså** dyra och vi ser ingen massproduktion på åtskilliga år, även om mindre testflottor lanseras de närmaste åren.

**Bedömningen från bilindustrin** är att andelen elbilar av nybilsförsäljningen år 2020 inte överstiger 5 procent.

**Etanolen finns här** och nu och kan ge omedelbar sänkning av utsläppen av koldioxid. Vägverkets bedömning är att en etanolbil i Sverige i vilket fall minskar klimatpåverkan med 56 procent, jämfört med en bensinbil.

**Och så vill** man gärna ställa följande fråga: Vad är det som gör etanol sämre än el och vätgas – eller för den delen bensin och diesel?

**Alla har exakt** samma tekniska funktion: att bära energi. Inget av bränslena är garanterat rent från utsläpp av koldioxid.

**Av världens produktion** av el kommer 65 procent från fossila källor.

**När elbilen Mitsubishi Imiev** körs på tysk el, som bland annat kommer från kol, visar en färsk kalkyl att den släpper ut 125 gram koldioxid per kilometer. Hade samma bil körts på etanol i en konventionell motor hade koldioxidutsläppen varit hälften så stora.

**Den vätgas som** finns att tillgå i världen i dag är till 90 procent framställd ur fossil naturgas. Att utvinna vätgasen ur sol, vind och vatten är möjligt, men i sig en synnerligen energikrävande process och långt ifrån utvecklad.

**Många irriteras över** att E85-bilarna är törstiga – vilket dock inte är detsamma som att de förbrukar mer energi än en bensinbil. Eftersom etanol har ett sämre energiinnehåll än bensin går det förvisso åt mer vätska, men inte mer energi.

**Ett skäl är** också att alla E85-motorer som finns ute i dag är konverterade bensinmotorer och därmed inte optimerade för etanol.

**När Scania optimerade** sin nio liter stora V8 på 270 hk för etanol blev bilden en helt annan.

**Verkningsgraden blev i** stort sett lika bra som i en dieselmotor (43 mot 44 procent). Ytterligare en vinst är att etanolen innehåller vatten, något som sänker förbränningstemperaturen och därmed utsläppen av den besvärliga kväveoxiden, som annars måste renas med dyr teknik.

**Fortfarande talar alltså** ekonomi, teknik och miljö för etanol som drivmedel.

**Så vad är** problemet?

Jo, framställningen. Det är på den punkten baksmällan har slagit till med full kraft.

**Men också på** den punkten borde samtliga energibärare konkurrera på lika villkor. Det finns ful-etanol likaväl som fin-etanol, ful-el (från kol), lika väl som i Sverige fin-el (kärnkraft?).

**För etanol gäller** förstås att konkurrensen med matproduktionen – ”food” ställs mot ”fuel” – kan få vem som helst att börja tvivla.

**När bilder på** ett svältande barn i Afrika ställs mot en vit och fet man i en E85-driven Chevrolet Avalanche har etanolen naturligtvis inte en chans. När Världsbanken påstår att 75 procent av prishöjningen på mat häromåret berodde på att det tillverkades mer etanol är saken helt körd.

**Men här gäller** det att hålla tungan rätt i mun.

**I debatten har** de dåliga exemplen använts för att slå de goda initiativen i huvudet. Kalkylerna har ofta hämtats från den massiva amerikanska satsningen på att göra etanol av majs, något som ingen i Sverige förespråkar.

**Just satsningen på** majs ledde till att priset på en tortilla i Mexiko ökade, återigen för att välmående amerikaner skulle kunna behålla sin transportrika livsstil.

**Men matpriserna i** världen ökade också på grund av att oljepriserna ökade, eftersom det går åt enorma mängder olja i matproduktionen. För att producera 1 kalori mat krävs 7–8 kalorier olja – så förfärlig ser balansen ut.

**Bara 1 procent** av världens åkerareal används för att odla fram biodrivmedel, i huvudsak etanol, så man bör nog vara försiktig med uttalanden om effekten på de övergripande priserna.

**Huvudförklaringen till att** en miljard människor svälter i världen är inte heller att det saknas mat, utan att de är fattiga och inte har råd att köpa mat.

**Det råder i** själva verket överskott på mat i världen. Frågan som bör ställas är i stället hur den bör fördelas. Och minns att EU till och med har betalat stöd till bönder för att de inte ska odla sin mark.

**I USA har** baksmällan för etanol inte kommit därför att världen svälter, utan på grund av sjunkande oljepris.

**Verasun, landets största** tillverkare av majsetanol, har stängt 12 av sina 16 fabriker och ytterligare 12 fabriker hos andra tillverkare har stängts.

**Etanol från majs** ger inte alls samma positiva miljöeffekt som den etanol vi tankar i Sverige, gjord på sockerrör i Brasilien.

**Men vänta nu:** Är det inte där man hugger ned regnskog för att vi ska kunna tanka E85? Naturvårdsverket publicerade i februari i år en rapport, nummer 6.331, som ger ett entydigt svar på den frågan – och det är nej.

**Expansionen av sockerrörsodlingen** under åren 1996–2006 bidrog inte till att regnskog höggs ned, enligt rapporten. En viktig orsak är att det mesta av odling av sockerrör och framställning av etanol äger rum i södra Brasilien, medan regnskogen finns i norr.

**Bedömningen är också** att fortsatt expansion kommer att äga rum i den södra regionen och den nya västra regionen, där den inte leder till ökade utsläpp av koldioxid.

**Andra rapporter varnar** för motsatsen och i mars publicerades en rapport från Repórter Brasil, som avslöjade att 1.911 personer arbetade under slavliknande villkor inom sockerrörsindustrin. Brasiliens största etanolproducent

**Cosan hamnade på** svarta listan och fick inte låna pengar av den statliga utvecklingsbanken, men har nu bevisat att den inte står bakom slavarbete.

**Etanol gjord på** det sättet är självfallet ful-etanol, och skulle inte klara den kravmärkning som finns för etanol som importerats till Sverige.

**Några motsvarande krav** finns inte för andra bränslen. Man kan fråga sig hur det skulle gå med oljeimporten om sådana fanns. En mycket stor del av den olja vi använder kommer från Ryssland, Iran och Venezuela – länder som kritiserats hårt för att inte leva upp till normala krav på mänskliga rättigheter.

**Naturvårdsverkets rapport** når slutsatsen att etanol gjord på sockerrör från Brasilien är ett av de bästa alternativen för att möta målen för biodrivmedel och minska utsläppen från den svenska vägtrafiken.

**I en bisats** hittar man också den ständigt återkommande nyckelfrågan i hela denna debatt:

**Vilka är egentligen** alternativen till etanol?

Den bästa lösningen är naturligtvis att utveckla mer energieffektiva bilar – och det är bilindustrin, efter viss vända, äntligen i gång med.

**Men även om** framtidens bilar blir oerhört effektiva krävs det ändå någon sorts energi för att få dem att rulla och den energin, har vi bestämt, ska vara fossilfri.

**Till skillnad från** alla andra bränslen pågår alltså också utveckling av att framställa etanol ur olika grödor.

**Andra generationens etanol**, gjord på träflis eller gamla bildäck, är knappast längre bort än ett genombrott för batteriteknologin.

**När konferensen World Bioenergy** hålls i Jönköping i nästa vecka kommer det japanska företaget Jeplan att visa en metod för hur man tillverkar etanol från utslitna jeans.

**En rad andra** projekt kommer också att presenteras. I fjol lockade konferensen 4.400 besökare från 60 länder och 200 utställare.

**Volkswagen** – som tidigare har varit mycket kallsinnigt till etanol – verkar också ha svängt om. Wolfgang Steiger, högste chef för framtida teknologier, har på ett seminarium i Stockholm sagt att vi ”måste ha biobränslen”:

”**Dagens etanol ger** 30–50 procents minskning av koldioxidutsläppen, den andra generationens etanol, baserad på cellulosa, kommer att ge 90 procents reduktion. Den kommer mycket snart.”

**Mycket talar alltså** fortfarande för etanol som ett snabbt och effektivt alternativ till fossila bränslen.

**Att vända etanolen** ryggen kan vara varmt och skönt i debatten just nu, men bli oerhört kallt och vått när oljan börjar tryta i morgon.

[Håkan Matson](#)

Publicerad 2010-05-25 14:13 Uppdaterad 2010-05-26 10:55

