

Kommentar på Sören Wibes debattartikel

I Svenska Dagbladet i går (2010-01-19) presenterades rapporten, *Etanolens koldioxideffekter - en översikt av forskningsläget*, i en debattartikel som uppmärksammats ymnigt i media de senaste dygnet. Rapporten är sammanställd av Sören Wibe, ordförande för Junilistan och professor i skogsekonomi vid Sveriges Lantbruksuniversitet på uppdrag av Expertgruppen för miljöstudier, som ligger under Finansdepartementet.

Sören Wibe drar slutsatsen att den svenska satsningen på etanol orsakat större utsläpp av växthusgaser än vid motsvarande bensin användning. Det finns dock en rad grundläggande utgångspunkter som debattartikeln inte belyser avseende svensk etanolproduktion och -import som SEKAB i egenskap av Sveriges ledande etanolaktör anser nödvändiga att kommentera.

Wibes rapport har karaktären av en forskningsöversikt och saknar därför av naturliga skäl förslag till alternativa lösningar, vilket är frustrerande. Att försöka minska koldioxidutsläppen genom att återgå till fossila bränslen, vilket i rapporten antyds vara en lösning, är inte ett alternativ. Trots det kommer samhället länge att vara beroende av flytande drivmedel.

Det är mycket viktigt att göra skillnad mellan bra och dålig etanol. Felaktigt producerad etanol ger ett lågt energiutbyte i förhållande till investerad energi och bidrar därmed bara till små eller inga utsläppsminskningar. Den etanol som SEKAB importerar kommer från brasilianska sockerrör, vilket även Wibe lyfter fram som den bästa ur klimatsynpunkt. Denna etanol ger betydande minskningar av CO₂-utsläpp - mellan 70 och 80 procent lägre än de från fossila bränslen.

Sedan augusti 2008 har SEKAB tillhandahållit svenska pumpar med *Verifierat Hållbar Etanol*. Detta är en satsning i samarbete med ett antal etanolproducenter i São Paulo-området i Brasilien, som syftar till att kvalitetssäkra och säkerställa att producenterna uppfyller de krav på miljö och klimat samt arbetsrättsliga aspekter och etik som systemet innebär. Ett oberoende internationellt företag, utför kontroller på plats för att säkerställa att kraven uppfylls. Den etanol som tillverkas lokalt i Sverige odlas på mark som varit uppodlad under mycket lång tid, vilket innebär att även den har en mycket liten klimatpåverkan.

I företaget SEKAB E-Technology tas dessutom processer fram för framställandet av den så kallade andra generationens etanol, dvs. etanol producerad från cellulosa snarare än spannmål och andra livsmedelsdugliga grödor. Detta ökar det totala utbytet av processen ytterligare, eftersom restprodukterna från jord- och skogsbruk - produkter som nu ofta bränns upp - också kan förvandlas till drivmedel. Att göra etanol med sockerrör som råvara och även ta till vara cellulosan i stjälk och blast ger 400 procent högre utbyte per hektar än om ytan odlats med majs och blasten eldats upp. Används dessutom bioenergi i hela produktionskedjan blir klimateffekterna mycket små.

Etanol, tillsammans med andra biodrivmedel, spelar en avgörande roll i den nödvändiga omställningen från fossila till förnybara bränslen. I kampen om transportindustrins klimatpåverkan ingår ett annat kompletterande och mycket viktigt utvecklingsområde – framtagandet av förbränningsmotorer som är bränslesnålare. Detta gäller såväl etanolmotorer som bensin- och dieselmotorer och utvecklingen på det här området är redan i full gång.

Persontransporter kan möjligen inom en överskådlig framtid börja ske med elbilar, men tunga transporter kommer länge att vara beroende av flytande drivmedel. Då kan etanol och andra biodrivmedel vara ett avgörande alternativ för en hållbar och mer klimatneutral transportsektor.

Det kommer att ta lång tid innan eldrift på allvar konkurrerar med flytande drivmedel inom transportväsendet, och att som Wibe antydde att fossila drivmedel är att föredra på grund av det låga priset anser vi inte är att ta problemen med att fasa ut oljeanvändningen på allvar. Trots allt är oljan en ändlig resurs och fossila energikällor utgör den i särklass största klimatboven.

Sören Wibes rapport dömer på tveksamma grunder ut det i särklass vanligaste biodrivmedlet globalt sett. I själva verket handlar det om att sätta en struktur för att kvalitetssäkra och säkerställa att produktionen sker på ett klimatomänsligt bra sätt. Här kan producenter, importörer och konsumenterna tillsammans med myndigheter se till att riktlinjer för hur framställning av etanol skapas, när det gäller markanvändning, produktion och förädling.