

Insändare:

Etanolen ”ett brott mot mänskligheten” ett ”tyst massmord” enl FN

Tummen ned för etanolen

Den oberoende konsulten Ulf Johannisson reder ut begreppen.

Sverige förbrukar mest etanol per person inom EU och åtnjuter ett stort stöd bland svenska politikera. Men kritiken mot bibränslet är omfattande.

Den oberoende konsulten Ulf Johannisson reder ut begreppen.

FN:s specielle sändebud i livsmedelsfrågor, **JEAN ZIEGLER**, krävde för ett par veckor sedan ett femårigt stopp för produktion av bibränslen, **som med nuvarande produktionsmetoder, enligt honom är ”ett brott mot mänskligheten”, ett ”tyst massmord”.**

FN HAR NATURLIGTVIS ingen möjlighet att utfärda förbud av detta slag. Det överraskande utspelet bör närmast ses som ett utslag av situationens allvar.

BAKGRUNDEN ÄR ATT spannmålspriserna har fördubblats på bara ett år på grund av en snabbt ökande konsumtion av livsmedel och bibränslen som etanol. Den ökade jordbruksproduktion som detta innebär läggs ovanpå ett redan alltför stort tryck på naturen: mark utarmas, öknar växer och områden avskogas – trender som förutspås fortsätta. Marken räcker helt enkelt inte till för etanol också.

Låt oss titta närmare på vilka ekonomiska och klimatmässiga konsekvenser som en fortsatt satsning på etanol får enligt forskare och experter.

1. SPANNMÅLSPRISERNA STIGER

Den starkaste drivkraften bakom prisökningarna på spannmål är en ökande konsumtion per capita, mest i Kina och Indien, men också i väst. Runt 10–20 procent av prisökningarna beror enligt FN och *Valutafonden* på etanolen. Från nuläget tros priserna på spannmål öka ytterligare 40–80 procent fram till 2015.

TILL ÅR 2050 BEDÖMER FN att befolkningen kommer att öka med 50 procent och att köttproduktionen samtidigt fördubblas genom ökad konsumtionen per capita. Kött kräver redan en fjärdedel av jordens landyta för bete och en tredjedel av all åkermark för foderodling. Större arealer kan bara matcha en mindre del av det ökade behovet. Kraven på ökad avkastning per hektar blir därför orealistiska.

2. ÅKRARNAS AVKASTNING

Under perioden 1950-1990 steg åkrarnas avkastning varje år med 2,1 procent, därefter bara 1,2 procent per år. Det sammanfaller med att ökningen av den areal som konstbevattnas har stagnerat och att grundvattennivåerna i tätbefolkade länder sjunker, ofta med ett par meter om året eller ännu mer. Denna vattenbrist hämmar ökad avkastning i ett jordbruk som redan slukar 70 procent av allt färskvatten.

STORA INDISKA OCH kinesiska floder krymper innan de når havet. De kommer i

framtiden att räcka till ännu mindre bevattning när tillflödena minskar från glaciärer, som väntas krympa de närmaste årtiondena. Markens produktionsförmåga kommer då att minska i Indien och Kina, där 40 procent av världens befolkning borrar i dag. Klimatförändringarna riskerar också att leda till skördebortfall på 50 procent redan omkring 2020 i stora delar av Afrika.

POTENTIALEN FÖR förbättrad avkastning i till exempel Afrika har länge varit känd. Men biståndspengar har pumpats in utan någon större effekt. Och hindren finns kvar i form av korruption, ineffektiv distribution, brist på kapital och kunskap och torka. Det tar lång tid för utbildning, marknad och bistånd att nå ut. Att få bort västs subventioner och handelsrestriktioner tycks också vara svårt.

3. OUTNYTTJAD ÅKERMARK

Det finns 400 miljoner hektar övergivna åkrar i världen. De lär enbart gå åt till köttproduktionen som enligt FN väntas fördubblas till 2050. I dag kräver den 471 miljoner hektar. Nya arealer i Afrika måste också ställas mot de arealer som förloras genom jordförsämring och ökenspridning. 20 procent av Kina är redan öken. Landets öknar växer med 4 miljoner hektar per år. Mark går också förlorad till den snabba utbyggnaden av städer och vägar.

SLUTLIGEN MÅSTE undanträngning av jordbruk till regnskogen upphöra av hänsyn till befolkningen i dessa områden, för att inte tala om dess negativa klimatpåverkan när skogen skövlas. Markpotentialen för jordbruket är alltså begränsad.

4. KRÄVER MYCKET MARK

Etanolens låga effektivitet är känd sedan decennier. Biodrivmedel står i dagsläget bara för någon procent av drivmedlen, men dess totala anspråk på åker och skog inklusive undanträngningseffekter är betydande.

USA VILL MER ÄN fyrfaldiga etanolproduktionen 2007–2020. Spannmålsbehovet för etanol väntas under perioden 2007–2017 öka från 24 till 33 procent av USA:s totala spannmålsproduktion. EU:s mål, att 10 procent av drivmedlen ska vara förnyelsebara 2020, skulle kräva 70 procent av Europas åkrar om råvaran skulle odlas här.

5. REGNSKOGEN FÖRSTÖRS

Nya arealer på Brasiliens och Afrikas savanner nämns som en potential. I Brasilien ökar arealerna för sockerrör till etanol och sojabönor snabbt. Det leder till att småbrukare och skogshuggare i stället får hitta sin försörjning i regnskogen. Det avverkas och bränns illegalt så mycket regnskog i Amazonas östra och södra delar att det enorma området där kallas för förstörelsebågen. Även i Kongo röjs regnskog för jordbruk, bete och biomassa i stor skala.

1990 HADE NÄRMARE 50 procent av världens tropiska natur förlorats till lantbruk. Tropiskskog motsvarande 35 procent av Sveriges yta försvinner varje år. Sverige medverkar till denna förstöring genom att vara en av EU:s största etanolimportörer. Den mesta hämtas från Brasilien och är baserad på sockerrör.

6. SKOGEN GÅR ÅT

Intensivare skogsbruk världen över fortsätter att försämra den biologiska mångfalden, vilket kan försämra skogsproduktionen på lång sikt. Världsnaturfonden ser en tendens att miljömålen i skogsbruket frångås till förmån för klimatfrågan. Om Kina med flera länder uppnår västvärldens konsumtion av papper per capita tar skogen slut.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN tror att ett certifieringssystem kan rädda skogen, men blundar för svårigheterna att förhindra fusk. Både i Östeuropa och i tropikerna förekommer olaglig avverkning, storskaliga timmerstölder och falska tillstånd. Hela 40 procent av det tropiska virket avverkas olagligt.

7. NYTT DRIVMEDEL DRÖJER

Det kommersiella genombrottet för etanol från cellulosa är osäkert och avlägset. Motigt är det även för biometanol, DME och diesel. Sverige har aldrig haft mer skog än nu, men importerar ändå virke.

Vedpriserna har ökat med cirka 50 procent på två år, vilket bidrar till att den svenska pappersindustrin skär ned och i stället satsar i Sydamerika.

ÄN VÄRRE BLIR SITUATIONEN med högre ryska exporttullar på virke – 6 000 jobb hotas. *Oljekommissionen*, under **GÖRAN PERSSONS** regering, trodde på fördubblat uttag för biobränsle fram till 2050.

CENTERN OCH MILJÖPARTIET hejar på i samma anda och alliansen har inte signalerat någon annan politik. Vetenskapsakademin anger att bara 40 procent ökat uttag är möjligt och nyligen skrev en grupp oroade forskare att skogspolitiken hotar den biologiska mångfalden, som är viktig för skogens förmåga att motstå klimatförändringar.

8. OEKONOMISKT MED BIOBRÄNSLE

Skogens mångfald är viktig också för friluftslivet som anses vara värt 35 miljarder per år. Turism ger mer jobb än biobränsle och papperstillverkning leder till mycket mer investeringar och export. Papper från en kubikmeter ved är värt mångdubbelt mer än biodrivmedel från en kubikmeter. Att bygga trähus är också lönsamt och koldioxiden binds under husens långa livstid.

DET UTTAG FÖR BIOENERGI som skogen tål ger bäst utbyte som kraftvärme. Att på åkermark odla cellulosa för andra generationens biodrivmedel ger sämre utbyte än mat, liksom raps för första generationens biodrivmedel. Bättre utsikter för Sveriges jordbruk och livsmedelsindustri kanske finns i ekologiskt och närproducerat där efterfrågan ökar.

9. GAPET ÖKAR

Allt pekar på att utbudet av mat och ved får ännu svårare att följa efterfrågan i framtiden. Priserna fortsätter att stiga och miljarder av fattiga människor drabbas. Den globala naturförstörelsen kommer att bromsa försöken att öka utbudet av livsmedel och ved. Marken måste användas hållbart och för de

produkter som ger bäst utbyte.

LIVSBETINGELSERNA FÖR två miljarder människor hotas om ökenspridningen tillåts pågå. Problem som i Darfur kan spridas och flyktingströmmarna bli enorma. Att som vissa debattörer säga att fattiga bönder kan tjäna pengar på dyr gröda stämmer inte för många småbönder vars egen produktion inte ens räcker till familjen. Och i fattiga länder importeras en stor del av livsmedelsbehovet till höga världsmarknadspriser. Maten tar 50–70 procent av inkomsten för många.

10. VÄXTHUSEFFEKTEN ÖKAR

forskare har nu även beräknat de enorma mängder koldioxid som släpps ut när mark röjs för odling av grödor för bibränsle. De initiala utsläppen av koldioxid när skogsbevuxen savann omvandlas till sockerrörsodling i östra Brasiliens gräsområden är 17 gånger större än den årliga reduktionen av koldioxid när grödorna sedan ersätter fossila bränslen. I andra fall är motsvarande siffra större, ända upp till 423 gånger för torvmark som omvandlas till palmolja-plantager i Indonesien och Malaysia.

UNDER EN LÅNG RAD är förblir nettot av koldioxidutsläppen större än om vi skulle köra på bensin, värst är det under den första tiden. Och det är då världens koldioxidutsläpp måste vända ner.

11. DYRA SUBVENTIONER

Subventioner kostar svenska skattebetalare miljarder varje år. 1 000 kronor per ny cykel vore effektivare för miljön och hälsan än 10 000 per etanolbil. Etanolbilarnas service och reparationer är dyrare än för andra bilar och bilmotorkonstörer förutspår 70 procent värdepåminskning på tre år. Investeringar i bensinstationer får konsumenterna också bära.

DRAR MAN MED subventioner i gång efterfrågan på etanol i en del länder så snurrar också världsmarknaderna i gång, vilket vi just nu bevittnar: *Ford, Saab* med flera har lockats att satsa pengar på nya modeller som riskerar att bli dåliga affärer. Även andra biodrivmedel kräver stora investeringar i bilmotorer och bränsledistribution.

12. LÖSNINGAR FINNS

--> Fordonen blir nu allt bränslesnålare. Vi kan välja mindre bilar.

--> *GM, Toyota* med flera planerar att lansera plug-in-elhybrider redan 2010. Rena elbilar och elhybrider för tunga fordon kommer. Sverige, med vattenkraft och kärnkraft, kan gå i täten. **LARS BERN**, ledamot i *Ingenjörsvetenskapsakademin*, menar att vi kan halvera drivmedelsförbrukningen på tio år genom att gå över till turbodiesel/elhybrid. Elhybrider och elbilar kan till en del laddas med överskottsel på natten och flera sätt att producera koldioxidfri el kommer att expandera på olika sätt. Mer koldioxidfri el kommer, i Sverige även i form av mer vattenkraft genom klimatförändringen.

--> Biltransporterna kan minskas om det byggs mer centralt i större städer. Städer kan göras energisnålare också genom bättre kollektivtrafik, cykelbanor och gångstråk.

--> Både person- och godstrafik kan överföras till järnväg, genom delvis EU-finansierad satsning på infrastruktur.

--> Biogas framställd av allt från sopor till gödsel kan användas som drivmedel.

13. HUR KUNDE DET GÅ SÅ FEL?

Lantbruket tjänar kortsiktigt på biodrivmedel. Dess organisationer lobbar för etanolen, liksom företagen som producerar och distribuerar maskiner, gödsel, utsäde och bekämpningsmedel. Även miljörelsen lobbar för biodrivmedlen. Men i takt med att negativa fakta kommer fram börjar både lantbrukare och medlemmar i miljörelsen att ifrågasätta sina organisationers stöd till biodrivmedlen. Biljättar lobbar för fortsatt stöd, men satsar alltmer på elhybrider.

DET VORE NOG BÄTTRE för *LRF* och *Centerpartiet* att byta fot innan de blir ensamma kvar om att stödja etanolen. I stället antyder miljöminister **ANDREAS CARLGREN** att oljeindustrin skulle ligga bakom etanolkritiken. Oljeindustrin känner till etanolens begränsade utsikter, och skulle i framtiden tjäna mer pengar på etanolblandad bensin än på att sälja el till rena elbilar.

14. SNEDVRIDEN KONKURRENS

Etanolen minskar inte växthuseffekten utan förvärrar globalt en redan farlig situation för ekosystem och människor som drabbas av ökade matpriser.

SVERIGES STORSATSNING på etanol och annan bioenergi ger negativa effekter på svensk pappersindustri och natur. Gynnandet av ett visst bränsle har snedvridit konkurrensen och kan ha hindrat effektivare lösningar.

ATT ÖVER HUVUD TAGET stödja konsumtion av bilar och bilbränsle kan ifrågasättas. Skattemedel satsas fel, svensk bilindustri satsar fel och riskkapitalet tvekar när politiken känns fel.

DE STÖRSTA MÖJLIGHETERNA att få ner koldioxidutsläppen i transportsektorn är att ta betalt för koldioxiden och få allmänt bränslesnålare bilar, att satsa på elhybrider och elbilar med el från växande koldioxidfria/snåla källor och att minska den största biltrafiken i stadsområden, genom kollektivtrafik, tätare stadsbyggnad och cykling. Då får vi en långsiktigt hållbar politik, utan onödiga risker för natur och ekonomi.

EN SVENSK POLITIK byggd på denna grund bör kännas mer trovärdig för svenskt näringsliv och ge ökade satsningar inom svensk bil- och pappersindustri, jordbruk- och livsmedelsindustri (livsmedel behöver inga subventioner och har högre förädlingsvärde än bränsle), energi- och miljöteknik. Kanske får vi ett mer globalt affärsledarskap. Toyotas långsiktiga tänkande kan vara en förebild. De gör reklam för att bilarna är etanolfria och hade senast 100 miljarder kronor i vinst.

JU SNABBARE DE dyra stöden till etanolen tas bort och fasas ut, desto mindre skador och större vinster. EU-kommissionen har redan höjt ett varningens finger. Sverige har drivit på för etanolen i EU och använder mest etanol per person. En svensk helomvändning kan få effekt i EU, och därmed globalt.