



BAFF - BioAlcohol Fuel Foundation

Redaktör: Jan Lindstedt, Tel: 0660-751 93, Fax: 0660-549 03
e-post jan.lindstedt@baff.info, hemsida www.baff.info

Tull eller skatt?

I förra numret lovade jag att ta upp skatter och tullar på biodrivmedel, främst etanol.

Problemet är att etanolen oftast betraktas utifrån att den är en attraktiv jordbruksprodukt med bra betalningsförmåga inom dryckessektorn. Kryphål i lagstiftningen som gör det möjligt att importera etanol utan att betala tull eller skatt, har vållat medial uppmärksamhet senaste månaderna.

Nytt förslag kommer
Den mediala bevakningen återkommer säkert under april, när regeringen troligen kommer med nya beslut om tillämpning och justering av dagens regler. Avsikten är bland annat att förhindra att etanol kan tas in till Europa/Sverige utan att vare sig betala tull eller skatt, något som lagstiftaren ursprungligen inte tänkt sig.

Grunden till skattereduktionerna är att det krävs olika skatt på fossila drivmedel och biodrivmedel för att det skall vara kostnadsneutralt för slutkunden - bilföraren eller åkaren. Med dagens prishöjning (31/3) kostar bensin 10,85 kr/litern vilket gör att e85 för flexifuelbilarna är billigare per körd mil, även om man behöver 30 % mer på grund av det lägre energiinnehållet. Låginblandning 5 % av etanol i bensin bör idag vara en bra affär för aktörerna, både de som tillverkar inom EU och de som importerar och betalar tull.

För att lyckas påbörja en storskalig introduktion av förnybara drivmedel på marknaden får det inte heller innebära några merkostnader gentemot bensin och diesel per km för slutanvändaren. Endast på vissa nischmarknader tex. kollektivtrafik i innerstan kan man räkna med kunder som är villiga att betala ett merpris,

för nyttjandet av biodrivmedel och möjligheten att skapa en bättre miljö.

Det kan bli möjligt att successivt skattebelägga biodrivmedel, efterhand som de internationella priserna för fossila bränslen stiger, samt att kostnaderna för biodrivmedel sjunker, tack vare ökad produktionseffektivitet och ny teknik.

För att få trovärdighet och legitimitet, under den introduktionsperiod som kräver skatte-subsventioner, så får inte producenter eller distributörer av biodrivmedel bli överkompenserade av skattebefrielsen. Om det blir så, måste branschen acceptera en viss skatt på de områden där lönsamheten är orimligt hög, tack vare skattereduktionen. Samtidigt är det viktigt och nödvändigt att de företag som investerar i branschen, kan räkna med stabila, långsiktiga villkor med en rimlig avkastning på satsat kapital.

Som jag nämnde förra gången har certifikatsmodellen studerats som ett alternativ till skattereduktion efter 2008. Med ett sådant system skulle, på samma sätt som nu gäller för elbranschen, säljare av drivmedel vara tvungna att erbjuda en viss fysisk andel biodrivmedel i sitt utbud, eller redovisa motsvarande volym i form av certifikat. Teoretiskt bra, men kanske svårt att praktiskt genomföra.

Tull främjar Europeisk produktion

Etanol som importerar till EU från tredje land beläggs med ett tullskydd på 0,102 Euro per liter för denaturerad och 0,19 Euro per liter för odenaturerad etanol. Även om ett antal länder är undantagna så ger tullen ett skydd mot tillfällig lågprisimport från stora producenter som tex. Bra-

silien. Tullen har sin grund i den högre råvarukostnad som den europeiska industrin har pga. Jordbruksprisregleringen och pengarna går till Byssel.

Tullskydd behövs, dels för att kompensera den europeiska industrin för högre kostnader, dels för att ge den möjlighet att bygga upp en rationell och kostnadseffektiv struktur. Utan tull eller kvoter försenas en europeisk uppbyggnad av storskalig produktion och Europa halkar efter i den industriella utvecklingen inom detta nya bioenergiområde. På sikt kommer marknaden att suga upp alla biodrivmedel som kan produceras, både inom och utanför EU.

EU-kommissionen har föreslagit att vissa importövervakande åtgärder införs för etanol sk. light regulation. Det handlar inte om något nytt eller högre tullskydd men det ger kommissionen möjlighet att t ex införa importlicenser och kvotering av import i förhållande till egen produktion och behov inom transportsektorn. Bakgrunden är uppgifter om att etanol införs i strid med gällande bestämmelser och därvid undkommer tullen. Detta är

i så fall en illegal handling som borde beivras om reglerna är riktiga.

De första litrarna etanol från piloten

Hela anläggningen körs nu och etanol produceras från sågspån vilket idag är världsunikt. Verksamheten blir därmed mera forskningsinriktad med optimering av processtegen.

Det ligger mycket arbete bakom den utvunna etanolen. Råvaran, spånet har omvandlats till socker som sedan jästs till etanol. Via jästseparering destilleras därefter blandningen till ett destillat av god etanolkvalité. Huvuddelen av tiden har lagts på att trimma in reaktorsystemet där cellulosan i spånet hydrolyseras, spjälkas till sockerarter med hjälp av svag syra och värme.

Med tanke på att etanolpiloten invigdes av statsministern så sent som i maj i 2004 är det en framgång att etanol redan nu kan utvinnas. Det återstår dock en hel del arbete innan processen är optimerad och nästa steg, att bygga en första produktionsanläggning kan tas.

Jan Lindstedt



Curt Åström VD Umeå Energi samt Pelle Fridström VD Övik Energi luktar på den nyutvunna etanolen från piloten.