

Lantmännen Energis synpunkter på regeringens förslag till lag om kvotplikt för biodrivmedel

Detta dokument innehåller en kortare genomgång av regeringsförslagets innehåll och konsekvenser på sidorna 1-3 och en mer ingående genomgång och analys på sidorna 4-8.

Sammanfattning av förslagets konsekvenser

1. Regeringens och riksdagens mål om minskade utsläpp nås inte ens till hälften
2. Etanol med försumbar klimatnytta kommer att användas i Sverige
3. Extrakostnader för bilägarna utan klimatkrav på biodrivmedel
4. Skatt införs för biodrivmedel - bilägarnas kostnader ökar med en halv miljard kronor
5. Utlovad höjning till 10 % biodrivmedel i bensin uteblir
6. Snedvridna konkurrensvillkor när kravet på odenaturerad etanol slopas
7. E85 och ED95 hotas

Lantmännens Energis kommentarer till regeringens förslag

1. Regeringens och riksdagens mål om minskade utsläpp nås inte ens till hälften

Regeringens och riksdagens mål om att minska transporterens utsläpp av koldioxid med 600 000 ton nås inte. Förslaget innebär att minskningen endast uppgår till 270 000 ton som bäst. Löftet om 600 000 ton var huvudargumentet för att övergå från en väl fungerande skattebefrielse för biodrivmedel till höga skatter och kvotplikt. Målet om 600 000 ton lanserades i [SvD i april](#) och antogs av riksdagen sommaren 2012.

Lantmännen Energi anser att regeringen misslyckats med att ta fram ett trovärdigt och effektivt styrmedelspaket. Man når inte ens hälften av det mål man själv antog för mindre än ett år sedan. Det är märkligt att regeringen lägger fram ett förslag till riksdagen som så uppenbart strider mot riksdagens beslut om utsläppsreduktion på 600 000 ton koldioxid. För att nå målet behövs tre enkla åtgärder: a) inför styrmedel som gynnar biodrivmedel med stor klimatnytta, b) behåll kravet på klimateffektiv ren (odenaturerad) etanol samt c) inför mål och styrmedel som markant ökar användningen av biodrivmedel. Överlag är ambitionsnivån i styrmedelspaketet låg, vilket leder till att det kommer att bli väldigt svårt att nå regeringens och riksdagens mål om fossilfri fordonstrafik 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2050.

2. Etanol med försumbar klimatnytta kommer att användas i Sverige

Regeringen vill avskaffa nuvarande krav på ren (odenaturerad) etanol, vilket gör att denaturerad amerikansk majsetanol med minimal klimatnytta får användas i Sverige. Detta kompenseras inte av nya klimatregelverk, så förändringen leder till ökade utsläpp. Etanol med låg klimatnytta innebär att större volymer måste användas för att nå utsläppsmålen, vilket medför betydligt större kostnader för bilister och skattebetalare.

Lantmännen Energi anser att kravet på odenaturerad etanol inte skall avskaffas förrän man infört styrmedel (se punkt 3 nedan) som garanterar användning av biodrivmedel med hög klimatnytta, annars ökar utsläppen. Krav på odenaturerad etanol är normen i merparten av övriga EU-länder och en förändring i Sverige snedvrider konkurrensen.

3. Extrakostnader för bilägarna utan klimatkrav på biodrivmedel

Olika biodrivmedels förmåga att reducera utsläppen jämfört med fossila drivmedel varierar mellan 35 % och ca 90 % för de biodrivmedel som används i Sverige. Det krävs alltså drygt 2,5 liter av de sämsta biodrivmedlen för att uppnå samma positiva klimateffekt som med 1 liter av de bästa biodrivmedlen. Kostnaderna för att nå målen om minskade utsläpp blir betydligt högre för bilisterna och skattebetalarna när man inte styr mot användning av biodrivmedel med hög klimatnytta. Regeringens förslag innehåller ingen sådan styrning och därtill öppnar man för användning av etanol med sämre klimatnytta, vilket är en försämring jämfört med i dag.

Lantmännen Energi anser att styrmedel som gynnar användning av biodrivmedel med hög klimatnytta bör införas. Detta gynnar svenska bilägare och skattebetalare ekonomiskt. Befintliga och kommande svenska biodrivmedel från skogsråvara och avfall har alla hög klimatnytta, varför all inhemsk utveckling och produktion av biodrivmedel också gynnas av sådana styrmedel. Tyskland har tagit beslut om att 2015 införa styrmedel som gynnar användning av biodrivmedel med hög klimatnytta, med målet att kostnadseffektivt reducera transportsektorns utsläpp av växthusgaser.

4. Skatt införs för biodrivmedel - bilägarnas kostnader ökar med en halv miljard kronor

Låginblandade hållbara biodrivmedel kommer att beläggas med full energiskatt baserat på energiinnehåll, med utgångspunkt från beskattningen av fossil bensin och diesel. Skattehöjningen medför ökade kostnader för bilägarna på cirka en halv miljard kronor per år.

Lantmännen Energi anser att det är principiellt fel att höja skatten för hållbara biodrivmedel, eftersom användningen av dessa behöver öka och då är det ologiskt att göra dem oattraktiva och dyrare för bilisterna.

5. Utlovad höjning till 10 % biodrivmedel i bensin uteblir

Låginblandningen av biodrivmedel (t ex etanol) i bensin kommer 2014 att regleras till 4,8 % och höjs till 7 % 2015. Någon höjning till 10 % (t ex E10) aviseras inte i förslaget, trots att regeringen utlovade detta våren 2012. Ökningen av biodrivmedelsanvändningen till följd av förslaget till 2015 jämfört med 2011 beräknas till ca 15 % för etanol, 20 % för FAME och 0 % för biogas. Därefter aviseras inga höjningar. Ökningen ovan motsvarar volymmässigt drygt 1 % av den totala drivmedelsförbrukningen i Sverige. Eftersom det saknas aktuell data kan ingen beräkning för HVO göras.

Lantmännen Energi anser att löftet från 2012 skall hållas och att en tydlig och offensiv tidplan för maximal inblandning av biodrivmedel i bensin måste läggas fram. Låginblandning av riktigt klimateffektiv etanol och andra biodrivmedel är det mest kostnadseffektiva sättet för bilisterna och skattebetalarna att minska transporternas utsläpp.

6. Snedvridna konkurrensvillkor när kravet på odenaturerad etanol slopas

Avskaffandet av kravet på odenaturerad etanol innebär konkurrenssnedvridning och betydligt sämre förutsättningar för inhemsk produktion och utveckling av etanol samt att Sverige kommer att avvika från normen inom EU. Förändringen leder till att hårt subventionerad amerikansk etanol med minimal klimatnytta kommer att användas i Sverige.

*Lantmännen anser att förslaget innebär snedvridna konkurrensförhållanden och en klar försämring för svensk världsledande etanolproduktion, vilket även hindrar utvecklingen av avfalls- och cellulosebaserad etanol i Sverige. I USA har man länge subventionerat etanolindustrin och det är tillåtet att använda billig GMO-majs och obeskattad fossil energi i hela produktionskedjan. Enbart de två sistnämnda faktorerna beräknas sänka produktionskostnaden för amerikansk etanol med ca 1 kr per liter jämfört med europeisk produktion. Detta kan ställas i relation till att världsmarknadspriset för etanol under senare år varit 5-6 kr per liter. Amerikansk etanolindustri har även under lång tid subventionerats och stötts med bl a följande: a) tull som skydd mot utländsk konkurrens under hela uppbyggnadsperioden, b) statsstöd för investeringar, c) höga obligatoriska inblandningsnivåer för oljebolagen, d) stöd för inblandning (\$ 0,45/gallon) samt nämnda regelverk i USA som tillåter billig fossil processenergi och billig genmodifierad majs. Amerikansk etanol reducerar i snitt utsläppen med 20 %, medan Agroetanolns etanol reducerar med 70 %, vilket höjs till uppemot 95 % 2014. Regeringen måste ta ansvar för gjorda industriella investeringar och hålla sina löften till industrin från tidigare budgetpropositioner. För befintliga och kommande investeringar i biodrivmedelsproduktion är det helt avgörande att behålla de konkurrensförutsättningar som var premissen för Lantmännens etanolinvestering på 2 miljarder kronor. **Lantmännens krav är att riksdagen nu tillser att nuvarande system med konkurrensneutralitet för odenaturerad etanol ska behållas tills verkligt klimateffektiva styrmedel införts.***

7. E85 och ED95 hotas

När kravet på odenaturerad etanol slopas kan det leda till att personbilsbränslet E85 och bussbränslet ED95 fördyras och därmed riskerar att ersättas av bensin och diesel. Bakgrunden är att de svenska styrmedlen är kopplade till olika regelverk för internationell handel inom EU och att denna koppling påverkas när de nationella regelverken ändras såsom regeringen nu föreslår.

Lantmännen Energi anser att kravet på odenaturerad etanol ur denna aspekt inte skall avskaffas förrän man säkerställt att förändringen inte drabbar E85 och ED95 negativt. Miljardinvesteringar har gjorts av privatpersoner, staten och företag i 220 000 etanolbilar och 1 700 E85-pumpar samt i utveckling av ED95-motorer hos Scania. Dessa höginblandade biodrivmedel är dessutom oumbärliga om regeringens och riksdagens mål om fossilfri fordonstrafik 2030 skall kunna nås.

Förslagets huvudsakliga innehåll och analys

Ett kvotpliktssystem för låginblandade biodrivmedel införs från den 1 maj 2014. Kvotpliktens införande medför ändringar i lagen om skatt på energi. Kvotplikten omfattar endast låginblandning i bensin (exklusive alkylatbensin) och diesel. Kvotpliktiga aktörer är exempelvis oljebolagen som tillhandahåller dessa drivmedel. De kvotpliktiga aktörerna är skyldiga att varje kalenderår se till att uppfylla en beslutad kvotvolym biodrivmedel för bensin respektive diesel.

Kortfattat om förslagets innehåll:

- Den kvotpliktiga volymen för bensin är att andelen biodrivmedel ska uppgå till 4,8 % från 1 maj 2014. Kvoten ökas till 7 % i maj 2015.
- I diesel ska 9,5 % biodrivmedel ingå, varav 3,5 % av dessa ska utgöras av "avancerade biodrivmedel" från prioriterade råvaror. I nuläget införs ingen dubbelräkning inom kvoten.
- Låginblandade biodrivmedel beläggs med full energiskatt, vilket innebär en skattehöjning på cirka en halv miljard kr per år för landets bilister.
- Höginblandade biodrivmedel ges fortsatt full energiskattebefrielse, men detta regleras på årsbasis och kan förändras baserat på eventuell risk för överkompensation.
- Kravet på ren (odenaturerad) etanol för låginblandning tas bort.
- Kvotpliktsförslaget reducerar utsläppen av växthusgaser med upp till 270 000 ton, vilket bör jämföras med löftet som givits av regeringen och antagits i riksdagen om 600 000 ton.

Bakgrund

Sverige är ett av de få länder som kan visa upp en hög ekonomisk tillväxt i kombination med minskade utsläpp av växthusgaser. Användningen av klimatteffektiva biodrivmedel har varit en grundbult i strävan att minska transportsektorns klimatpåverkan. En viktig anledning till de goda resultaten är att det under en lång tid har funnits effektiva ekonomiska styrmedel som styrt samhället mot grönare alternativ. Politikerna har tillsammans med näringslivet utformat ett effektivt system med stabila, långsiktiga och marknadsbaserade spelregler som har visat positiva konkreta resultat. Denna samverkan har resulterat i tiotusentals arbetstillfällen, ekonomisk tillväxt, minskad importnota för olja samt minskad klimatpåverkan när hela det svenska energisystemet ställts om.

Kvotpliktsförslaget är i sig ett paradigmskifte när man övergår från ett generellt ekonomiskt styrmedelssystem till ett administrativt, och det är naturligt att de företag som gjort enorma satsningar, vilka är initierade och beroende av politiska beslut angående styrmedel för biodrivmedel, känner stor oro när förutsättningarna för investeringarna och verksamheten plötsligt förändras.

I en debattartikel från i våras ([länk till SvD](#)) lanserade finansminister Anders Borg och energiminister Anna-Karin Hatt ett nytt drivmedelspaket som syftade till att minska koldioxidutsläppen i transportsektorn med ytterligare 600 000 ton per år. Den tvingande kvotplikten blev nödvändig för att man skulle kunna införa full energiskatt på låginblandade biodrivmedel. När förslaget nu presenteras visar det sig att klimatlöftet om 600 000 ton inte ens uppnås till hälften, och en ökad mängd etanol kommer tidigast 2015. Vidare skriver regeringen att förverkligandet av dessa långsiktiga visioner kräver en ambitiös och kostnadseffektiv klimat-, energi- och miljöpolitik. Man är även av åsikten att generellt verkande styrmedel bör utgöra

grunden för omställningen och för att få avsedd effekt är det viktigt att insatserna är kostnadseffektiva, långsiktigt hållbara och förutsägbara. Syftet med biodrivmedel är att minska transporternas klimatpåverkan, varför just klimatnyttan med biodrivmedel bör vara styrande vad gäller mål, styrmedel och andra regleringar.

Klimatmål och medel

Det övergripande syftet med användningen av biodrivmedel är att reducera transportsektorns påverkan på klimatet. Mål och styrmedel bör således utformas med inriktning mot det övergripande syftet, varför klimatnytta bör vara grunden vid utformandet av styrmedelssystemen. Utformandet av styrmedel tenderar oftare att fokusera på råvara eller produktionsteknik, istället för klimatprestanda, vilket skulle vara både kostnadseffektivt och teknikneutralt, vilket regeringen vill eftersträva i utformandet av klimat- och energipolitik.

Kvotpliktsförslaget lanserades som ett paket som skulle leda till minskade utsläpp av 600 000 ton koldioxid per år. Texten nedan är hämtad från vårbudgeten 2012 ([länk](#) sid. 79):

...Av denna anledning bör ett kvotpliktssystem införas under 2014, som syftar till att inblandning bör ske av 10 volymprocent etanol i låginblandad bensin och 7 volymprocent FAME i diesel för att åstadkomma en varaktig ökning av låginblandade volymer av biodrivmedel på marknaden. En ökad inblandning från dagens nivå medför minskade koldioxidutsläpp om ca 0,6 miljoner ton, vilket minskar beroendet av fossil energi och styr mot de uppsatta energi- och klimatpolitiska målen.

När regeringen nu aviserar climateffekterna av kvotpliktens införande visar det sig att det mål som antagits av riksdagen inte ens nås till hälften. Förslaget beräknas medföra att koldioxidutsläppen minskar med cirka, 150 000 ton 2014 och 270 000 ton 2015. Dessa siffror skall jämföras med målet på 600 000 ton som lagts fram av regeringen och antagits av riksdagen.

Kostnadseffektiva styrmedel

Regeringen har i 2012 års ekonomiska vårproposition uttalat att utvecklingen inom klimat- och energiområdet bör ske via generella ekonomiska styrmedel. Man säger även att den svenska energipolitiken ska bygga på de tre pelarna försörjningstrygghet, konkurrenskraft och ekologisk hållbarhet.

Att de styrmedel som används i transportsektorn dessutom är kostnadseffektiva bör vara centralt. Med reducerade utsläpp som det övergripande målet bör styrmedel utformas som premierar de biodrivmedel som reducerar flest kilo koldioxid till lägst kostnad. I Riksrevisionens rapport "Biodrivmedel för ett bättre klimat – hur används skattebefrielsen" fastslås att det kan vara motiverat av försörjningsskäl att använda etanolen producerad i Sverige eller inom övriga EU om den etanolen har bättre miljöegenskaper.

I Riksrevisionens rapport konstateras att om biodrivmedel antas vara koldioxidneutrala kommer kostnaden per kilo minskat utsläpp att uppgå till omkring 2 kronor. Antas biodrivmedel i stället ge upphov till utsläppsreduktioner som precis motsvarar EU:s krav på 35 % utsläppsminskningar uppgår kostnaden per kilo minskat utsläpp till 4 kronor för biodiesel och nästan 6 kronor för etanol. Slutsatsen är alltså att det är mer samhällsekonomiskt effektivt att införa styrmedel som gynnar biodrivmedel med hög klimatprestanda. Kostnaderna för ineffektiva styrmedel kommer att föras över till bilägare och skattebetalare i slutändan.

Kvotnivåer för låginblandning i bensin och diesel

Låginblandning upp till 10 % etanol i bensin har varit tekniskt möjlig sedan den 1 maj 2011. Det finns i nuläget ingen plan i kvotpliktsförslaget när 10 % låginblandning realiserar på svenska tankstationer, kvotvolymen sträcker sig i nuvarande förslag endast till 7 % under 2015.

I kvotpliktsförslaget föreslår regeringen att den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om hur andelen biodrivmedel i bensin ska beräknas och uppfyllas. Man skriver även att möjligheten att främja biodrivmedel med särskilda egenskaper inom kvotplikten, exempelvis genom en särskild kvot som innebär att viss volymprocent av kvotplikten endast får uppfyllas med särskilt anvisade biodrivmedel. Vid utformningen av särskilda kvoter bör klimatprestanda utöver basnivån i förnybarhetsdirektivet vara styrande, inte råvara eller produktionsteknik.

Detta styrks vidare i Riksrevisionens rapport, där det även framgår att de krav på utsläppsminskningar som EU ställer förhållandevis lågt satta i relation till svensk produktion och konsumtion. Därmed är det osäkert om kraven kommer att bidra till att nya biodrivmedel utvecklas eller att skattebefrielsen blir mer kostnadseffektiv i relation till klimatmålen. Det bör dock, enligt Riksrevisionens bedömning, vara möjligt att nationellt främja ytterligare utsläppsminskningar genom att differentiera skattebefrielsen utifrån hur stora utsläppsreduktioner olika biodrivmedel innebär. Detta gäller särskilt om produktionskostnaderna är högre för de biodrivmedel som genererar lägre utsläpp. För att utsläppen ska minska till en så låg kostnad som möjligt är det därför viktigt att inte rikta åtgärder mot någon specifik typ av produktion.

Vad gäller det svenska målet på 10 % förnybar energi i transportsektorn 2020 så är det uppenbart för de flesta att detta är en alltför låg nivå. Nivån på 10 % är EUs gemensamma tvingande mål, som är tagen utifrån vad den sämsta medlemsstaten förväntas prestera till 2020. Sverige har betydligt bättre förutsättningar än flertalet av EUs medlemsstater, varför nivån 10 % är helt obsolet för Sverige. Finland, med ungefär samma förutsättningar som Sveriges, har insett detta och tagit ett mål på 20 % förnybar energi i transportsektorn 2020.

Kravet på odenaturerad etanol

Kravet på ren (odenaturerad) etanol, det så kallade särskilda tullvillkoret, har säkerställt att den etanol som används i Sverige har hög klimatnytta. Att regeringen nu väljer att avskaffa detta krav öppnar upp för en ökad användning av amerikansk denaturerad majsetanol, som i genomsnitt endast uppfyller en reduktion av utsläppen med 20 %. Sveriges användning av etanol höll under 2011 en genomsnittlig reduktion av växthusgaser på 62 %. Den genomsnittliga klimatprestandan riskerar att kraftigt sjunka när kravet på odenaturerad etanol försvinner, vilket även identifieras som ett problem i kvotpliktsförslaget. Det kan tilläggas att etanol från Agroetanol klarar en reduktion på cirka 70 % av växthusgaser i nuläget och att denna nivå kommer att öka till uppemot 95 % 2014, efter att en större investering genomförts vid anläggningen.

Det är uppseendeväckande att man i kvotpliktsförslaget helt bortser från att det finns stora skillnader i klimatnytta mellan olika biodrivmedel. Bra etanol minskar utsläppen av koldioxid med 70 % jämfört med bensin, medan dålig etanol för användning i EU endast reducerar utsläppen med 35 %, eftersom det just är denna miniminivå som återfinns i EU:s

hållbarhetskriterier. Enkel matematik säger att det kan bli dubbelt så kostnadseffektivt att använda klimateffektiva biodrivmedel. Ökade volymer är viktigt, men bara om de biodrivmedel som används levererar hög klimatnytta.

Bevarat krav på odenaturerad etanol gör också att befintliga investeringar ges de gynnsamma villkor regering och riksdag utlovat och det ger även klar draghjälp åt utvecklingen av celluloasetanol och övriga ”nya biodrivmedel”. Kombinationen av kvotplikt med krav på odenaturerad etanol är den klart dominerande lösningen i EU.

Höginblandade biodrivmedel

Höginblandade biodrivmedel, exempelvis biogas och E85, ingår inte i kvotplikten. För dessa gäller energiskattebefrielse och även i fortsättningen tas ingen koldioxidskatt ut. Beskattningen kan dock komma att ändras om överkompensation inträffar enligt EUs statsstödsregler. Denna skrivning leder till fortsatt osäkerhet för de höginblandade biodrivmedlen som även nu får sina skattebesked på årsbasis, och regeringens ambition om långsiktighet och förutsägbarhet uteblir i utformande av styrmedlen för de höginblandade drivmedlen. Det är dock positivt att de höginblandade biodrivmedlen lämnas utanför kvotplikten och fortsatt är befriade från energiskatt.

Hot mot E85 och ED95

Sverige har av EU-kommissionen flera gånger beviljats så kallad BUT (Bearbetning under tullkontroll) för import av begränsade volymer av etanol för användning till den svenska E85- och ED95-marknaden. BUT innebär att etanol för just dessa användningsområden får tas in i EU till den lägsta tullsatsen för industriell användning. Skälet till beviljandet är att Sverige liksom majoriteten av andra medlemsstater tillämpar kravet på användandet av odenaturerad etanol. Anledningen till detta är att man i EU vill bygga upp en inhemsk biodrivmedelsindustri och att denna behöver marginaler under en uppbyggnadsperiod, eftersom amerikansk etanolindustri är konkurrenskraftig till följd av mångåriga subventioner, användning av GMO-majs samt billig fossil energi i hela produktionskedjan, vilket kommer att accelerera när produktionen av billig skiffergas ökar i USA. Om Sverige väljer att ta bort kravet på odenaturerad etanol, i linje med kvotpliktutredningens förslag, så finns det risk för att Kommissionen inte kommer att bevilja BUT för Sverige. Detta skulle innebära att etanol för E85 och ED95 beläggs med en högre tull än i dag vilket skulle skada möjligheterna för dessa etanolbränslen att finnas kvar och utvecklas. Denna fråga har lyfts av branschen, men regeringen har ännu inte meddelat hur man ska hantera denna framtida osäkerhet för konkurrenskraften hos höginblandade etanoldrivmedel. Därmed kan investeringar för flera miljarder kronor i 220 000 etanolbilar och 1 700 pumpar för E85 att vara mer eller mindre bortkastade. Samma sak gäller för lastbils- och bussbränslena ED95, där exempelvis Scania gjort stora investeringar, blivit världsledande och på så vis skaffat sig starka fördelar på exportmarknaden.

Bilisterna drabbas av skatt på en halv miljard kronor på hållbara biodrivmedel

Införandet av full energiskatt, dvs. samma nivå som för fossil bensin och diesel baserat på energiinnehåll, på hållbara biodrivmedel för låginblandning beräknas preliminärt till 480 miljoner kronor 2014, 620 miljoner kronor 2015 och 560 miljoner kronor 2016. Att fossilbeskatta hållbara biodrivmedel sänder onekligen en märklig signal till bilägare och samhället i övrigt.

Food and Fuel

I kvotpliktsförslaget fastslås utan analys eller referens att tillgången på jordbruksmark för produktion av biodrivmedel inte räcker till. Vad man inte nämner är att det även finns begränsade arealer av skog och begränsade volymer av restprodukter och avfall. Man skriver också att det bedöms prioriterat att säkerställa en tillräcklig marknad för "andra generationens" biodrivmedel. Sanningen är dock att alla hållbara biodrivmedel kommer att behövas när transportsektorn ska bli fossiloberoende i linje med regeringens och riksdagens mål. Bilden att det råder en konkurrenssituation mellan produktion av livsmedel och biodrivmedel är förenklad och saknar ofta vetenskapligt och faktamässigt underlag. En ökad användning av biodrivmedel behöver inte innebära uppodling av ny jordbruksmark, utan bör primärt ske genom effektiviseringar i hela kedjan från jord till bord, produktivitetsökningar på befintlig mark och förbättrad utnyttjande av de stora arealer jordbruksmark som ligger i träda eller utnyttjas ineffektivt. Man måste också ha i åtanke att de grödbaserade biodrivmedlen producerar stora mängder proteinfoder som en biprodukt. Just protein är den del av jordbruksproduktionen som kommer att vara den som kommer att efterfrågas mest i framtiden och alla alternativa källor behövs. En ökad marknad för grödbaserade biodrivmedel kan snarare innebära att befintlig jordbruksmark används mer effektivt och kan leda till nödvändiga satsningar i jordbrukssektorn, inom EU såväl som i tredje land. Det innebär i sin tur investeringar som även leder till en tryggad livsmedelsförsörjning, då jordbruksmarker utnyttjas istället för att beskogas eller läggas ned. Detta är ständigt pågående, och enbart i Sverige minskar åkerarealen årligen som en konsekvens av främst minskad animalieproduktion och Jordbruksverket uppskattar att det finns uppemot 800 000 hektar åkermark som idag utnyttjas ineffektivt eller ligger i träda. Situationen är densamma i stora delar av Europa. Grödor till biodrivmedel odlas idag på ungefär två procent av den globala åkermarken.

Alarik Sandrup
Näringspolitisk chef
Alarik.Sandrup@lantmannen.com
Tel: 070 070 602 87 80

Frida Källström
Näringspolitisk utredare
Frida.Kallstrom@lantmannen.com
Tel: 070 221 82 23