

## Motion till riksdagen 2022/23:1183

av **Malin Larsson och Peder Björk (båda S)**

# Introduktionsstöd för nya elektrobränslen

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av behovet av introduktionsstöd för elektrobränslen och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Omställningen av det svenska transportsystemet mot hållbara transporter är en unik svensk industriell möjlighet. Samtidigt som elektrifiering är det självklara valet för många transportslag, som personbilar och lätta transporter, kommer det också i framtiden att krävas flytande bränslen för långväga transporter med fartyg och flyg. Sverige har nu möjligheten att ta ledarskap i utvecklingen av elektrobränslen för sektorer som är svåra att ställa om.

Elektrobränslen är ett samlingsnamn för flytande bränslen som framställs från vätgas och koldioxid. För att elektrobränslen ska vara hållbara måste råvarorna vara det. I EU ställs exempelvis krav på att vätgasen ska produceras av förnybar elektricitet. Gärna ska koldioxiden komma från förnybara källor eller genom infångning från luften. Intresset för elektrobränslen växer idag explosionsartat och många projekt planeras runt om i Europa.

Sverige har en unik möjlighet att ta täten i den utvecklingen. Det svenska rederi- och flygnäringarnas intresse för omställning innebär att det finns en efterfrågan på förnybara bränslen. Än viktigare är kanske vår tillgång till grön koldioxid från biobränslen och massaindustri och tillgången till billig förnybar energi i norra Sverige. Vi har alltså goda förutsättningar att producera konkurrenskraftiga elektrobränslen för en global marknad.

Det saknas inte aktörer. I Västernorrland vill exempelvis företaget Liquid Wind bygga två anläggningar för att producera elektrobränslet e-metanol för att ställa om sjöfarten i samarbete med kommunala kraftvärmebolag. För vårt län innebär det viktiga investeringar och arbetstillfällen, men också en möjlighet att bli ett nav för en svensk elektrobränsleindustri.

Ser vi till hela Sverige är potentialen enorm. Enligt Energimyndighetens förslag till nationell vätgasstrategi skulle utsläppen från bara de femton största utsläpparna av koldioxid från skogsråvara kunna användas för att producera upp till 115 terawattimmar elektrobränsle, eller nästan dubbelt så mycket som hela den svenska transportsektorns fossila energianvändning. Även om allt flyg och alla fartyg som tankas i Sverige skulle ställas om till elektrobränslen, så skulle exportpotentialen uppgå till uppemot 70 terawattimmar, eller 60 procent av den samlade potentialen. Och detta gäller bara de 15 största punktkällorna, inkluderar vi de kommande 15 eller ännu fler, så blir potentialen än större.

Omställningen av energisystemet brådskar och blir än mer brådskande för att bryta beroendet av rysk fossil olja och gas. För åtminstone sjö- och flygfart skulle svensk produktion av elektrobränslen fylla en viktig funktion för ökat europeiskt energioberoende, samtidigt som det innebär en övergång till hållbara transporter. Sverige kan alltså ge ett viktigt säkerhetspolitiskt bidrag genom produktion av elektrobränslen, samtidigt som det innebär nya möjligheter till exportintäkter.

Vad krävs då för att det ska ske? I dagsläget är elektrobränslen dyrare än fossila bränslen. Det är en teknik som är i en kommersialiseringsfas, men tidigt i en sådan. Men med varje anläggning och i större skala sjunker priset snabbt. Det behöver ses över om det skulle behövas någon form av introduktionsstöd för att elektrobränslen ska kunna konkurrera med såväl fossila bränslen som med olika former av biobränslen som funnits längre tid på marknaden.

*Malin Larsson (S)*

*Peder Björk (S)*