

Motion till riksdagen 2012/13:N351

av **Krister Örnfjäder (S)**

Storskalig energiomställning

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en storskalig energiomställning av transportsystemet.

Motivering

Riksdagen har beslutat om målet att Sveriges transportsystem skall vara oberoende av fossila bränslen 2030 och under 2012 tillsatt en utredning om hur dessa system ska utformas, vilken skall vara färdig under 2013.

Regeringen har alltså inte förstått innebörden av det beslut som riksdagen fattat och som föreslogs av regeringen själv. Det är i sig uppseendeväckande.

Med tanke på hur lång tid det tar att ställa om systemet så är utredningen sent påtänkt. En personbil lever i tio år och lastbilar längre tid. Givetvis borde regeringen redan ha satt planer i sjön för att nå målet. Istället så minskar nu antalet förnybart drivna bilar och inga eller få effektiva styrmedel har föreslagits av regeringen.

Många aspekter av det som behöver göras för att ställa om Sveriges transportsystem är dock redan kända utan en utredning, och vi har tillgång till kunskap om ett antal grundtankar för framtidens system. Antalet människor och organisationer som kommer att delta i omställningen är mycket stort och investeringarna från olika företag kommer också att vara mycket stora. De system vi utvecklar för framtiden måste vara kostnads-, kapital- och energieffektiva och attraktiva för användarna.

Vi behöver inte passivt invänta utredningens resultat, utan påbörja förändringsaktiviteter i rätt riktning redan med början 2013, för att sedan, grundat på utredningens resultat mer precist välja de systemlösningar som vi behöver för framtiden. Vi har i Sverige ett innovationssystem bestående av tusentals kompetenta personer, vilka redan idag kan börja arbeta utifrån ett systemsynsätt och arbeta fram dellösningar som kan användas i omställningsarbetet. Det

Fel! Okänt namn på

förtjänar att upprepas att ett innovationssystem består av ett stort antal organisationer och kunniga medarbetare och detta system kräver tid för att börja arbeta med en, till stor del, ny inriktning.

Omställningen av transport- och bränslesektorerna är mycket stor om vi ser till behovet av att bygga ny infrastruktur, bygga produktionssystem för bränslen och fordon m.m. och tillverka nya typer av fordon. Det krävs omfattande finansiella och organisatoriska förberedelser för denna omställning. Detta i sin tur innebär att de bör omedelbart påbörjas om tidsmålet ska uppnås.

Och det finns inte en ensam lösning på uppgiften. Om som exempel hela Europas transportsystem skulle ställas om till cellulosebaserade drivmedel så skulle det krävas 1 000 stora fabriker som var och en får leveranser från 450 lastbilar med ved varje dag. Det skulle krävas mer än 20 fabriker av denna storlek för att täcka Sveriges behov. Om vi skulle ställa om till spannmålsbaserade bränslen skulle vi behöva använda så gott som all mark i Europa för odling av spannmål för detta ändamål och ingen spannmål skulle bli över till att äta.

Därför behöver vi utveckla flera olika alternativ till de fossila bränslena.

Investeringarna som krävs för att ställa om dessa system kommer att uppgå till mångmiljardbelopp och skillnaderna i investeringskapital och kostnadsnivå för de nya systemen när de tas i bruk är mycket stor.

Det är av största betydelse för Sveriges framtida ekonomi att vi politiskt styr marknaden mot bränslen och systemlösningar efter noggrann analys av olika alternativa systemlösningar, kalkyler och genomförandemodeller. På samma sätt som Post- och telestyrelsen har tagit ansvar för strukturfrågorna när det gäller införandet av mobiltelefoni krävs det koordinering och styrning på systemplanet även när det gäller energiomställning i stor skala.

Biogasen kan vara en liten del av lösningen. Den sammanlagda potentialen för biogas bedöms till 10 TWh. Därutöver finns möjlighet att använda cellulosa för förgasning. Biogas som fordonsbränsle kan alltså inte ersätta mer än en liten del av vår oljeanvändning, och användning av skogsråvara eller cellulosa konkurrerar med andra användningsområden för denna råvara.

Vi kan inte välja och utforma den slutliga fossilfria fordonsflottan nu. Det kommer att behövas övergångslösningar. Valen mellan olika roller för olika bränslen och teknologier är nämligen inte helt triviala. Om vi t.ex. använder biogas för att producera el och värme kan vi med hjälp av elfordon köra dubbelt så många kilometer på en given mängd biogas som om vi väljer att tillverka fordonsgas och kör gasfordon med dagens motorer. Eldriften är nämligen mycket mer energieffektiv och troligen kommer den att utgöra en huvuddel av framtidens transportsystem om vi lyckas producera elen fossilfritt, vilket inte alltid är fallet idag.

En annan viktig övergångslösning är olika typer av hybridfordon som också är laddningsbara. Idag kan alla bilägare omedelbart och oavsett var man är bosatt skaffa sig ett sådant fordon och köra större delen av sina resor på el. Mer än 95 % av alla bilister kör mindre än tio mil per dag, vilket innebär att dessa med hjälp av t.ex. Volvos hybridbil XC70 kan köra till arbetet och hem på elmotorn och ladda hemma och vid arbetsplatsen och utföra de ärenden

Fel! Okänt namn på

som krävs längs vägen. Endast vid längre resor än dessa tio mil om dagen behöver bilens bensin- eller dieseltank utnyttjas. De flesta bilister kör med jämna mellanrum längre sträckor och vi har blivit vana vid att få obegränsad rörelsefrihet när vi köper en bil. Dagens modeller av rena elbilar har en maximal räckvidd på 13 mil och saknar annat drivsystem. Dessa kan endast en begränsad del av svenska folket använda och ingen kan obehindrat köra längre sträckor. Här krävs ny teknisk utveckling för att göra batterier med längre räckvidd.

För det krävs också en väl utbyggd laddinfrastruktur i stora delar av Sverige.

Idag är det inte många bilister som kan tänka sig att köpa en elbil givet dessa begränsningar. Det behövs investeringar med miljardbelopp för att bygga upp laddinfrastruktur.

Tempot för teknikutveckling och införande av teknik kan förutses. Om vi lyckas snabbt få förnybar teknik i bred användning kommer teknikutvecklingen och införandet att gå fortare än om tekniken sprids långsamt, eftersom en ökad försäljning av den nya tekniken leder till att mer resurser kan satsas på utveckling.

Det är av många skäl viktigt att staten inte väljer teknik utan att marknaden och teknikutvecklingen trycker på. Vi måste lägga en grund för kostnads-, kapital- och energieffektiva transport- och bränslesystem som snabbt blir attraktiva att använda för en stor del av svenska folket.

Våra svenska system måste dessutom fungera tillsammans med systemen i andra europeiska länder. På samma sätt som vi kan ta med oss mobiltelefonen när vi reser till utlandet och använda vår bil idag till att resa ut i Europa vill vi i framtiden kunna resa så obehindrat som möjligt.

De övergripande systemfrågorna när det gäller framtidens transport- och bränslesystem har inte blivit utredda, men med den kunskap vi har idag kan vi se att olika vägval för framtidens system kommer att leda till systemlösningar med avsevärt olika egenskaper när det gäller kostnads-, kapital-, energieffektivitet och attraktivitet för användarna. Sannolika slutsatser ur ett systemperspektiv:

- ? El är att föredra framför andra bränslen för lätta fordon och även för tyngre fordon i system med korta och förutsägbara körsträckor där regelbunden, eller i framtiden kanske kontinuerlig, laddning eller strömförsörjning är möjlig, exempelvis för linjebussar i stadstrafik.
- ? Laddhybrider framstår som en systemmässigt mer fördelaktig övergångslösning än rena elfordon på kort och medellång sikt.
- ? Biogas kan användas till att producera el om förhållandet mellan el- och gaspris blir gynnsamt och användas för produktion av fordonsgas i första hand för tyngre fordon där eldrift inte lämpar sig, exempelvis för tunga lastbilar inom åkerier och logistikföretag med egna depåer för tankning, liksom i dagens lokala och regionala bussföretag som använder biogas och tankar i egna depåer. Vid införande i sådana depåer reduceras investeringarna i tankningsinfrastruktur.

Fel! Okänt namn på

? Elförsörjning till elektrifierade transporter bör i första hand ske genom investeringar i teknik och beteendeförändringar som sparar el jämfört med dagens användning. Att spara el framstår som väsentligt billigare än att bygga ut landets elproduktion.

Tempot i omställningen är dessutom mycket viktigt för utvecklingen av skatteunderlaget i landet. Varje år drar staten in stora skattebelopp från bränsleskatter. Systemen för förnybara bränslen och nya fordonstyper måste inte bara bära sig själva utan subventioner, utan också så snabbt som möjligt bli konkurrenskraftiga nog att generera skatteintäkter till statskassan.

Investeringarna i de system för fordon och förnybara bränslen som regeringen beslutat om att införa måste påbörjas mycket snart och uppbyggnaden av kunskap om och resurser för denna omställning måste påbörjas omgående.

För närvarande pågår framför allt projekt för utveckling av enskilda teknologier och utveckling av småskaliga och lokala eller regionala system för ett mindre antal fordon. Få organisationer, forskare, myndigheter eller andra experter har börjat tänka i termer av hur storskaliga nationella system bör byggas upp och struktureras. De utredare som har tillsatts utgör en resurs som kommer att dra relativt specifika slutsatser, men ett större antal forskare måste, för att omställningen skall kunna drivas med kraft när utredningen väl är färdig, så snart som möjligt börja tänka i liknande banor som utredarna.

Stockholm den 4 oktober 2012

Krister Örnfjäder (S)