

Transportnärligt samhälle och energieffektivt transportsystem – tre förslag på insatser.

Med anledning av **Energimyndighetens öppna forum för idéer och förslag på åtgärder** för att nå ett mer transportnärligt samhälle och energieffektivt transportsystem vill vi lyfta fram tre viktiga frågeställningar.

Bakgrund. Behov av samlade insatser i ett vidgat systemperspektiv

Efter ett antal år av tydlig nedgång planade Sveriges minskning av inrikes koldioxidutsläpp ut förra året enligt SNVs snabbstatistik, som för 2015 redovisar en minskning om endast en procent. Utsläppen från transportsektorn, som står för hela 33 procent av de samlade inhemska utsläppen, minskade inte alls. Inräknas de internationella sjö- och flygtransporterna till/från Sverige är trenden ökande. Det är nu bara 14 år till 2030, en normal livslängd för en personbil, mindre än halva livslängden för ett flygplan. Behovet av samlade och väl avvägda åtgärder är därför stort.

Olika former av tekniskt experimenterande kring bränslen och fordon har med samhällsstöd pågått en längre tid i Sverige. Det har medfört en betydande kunskapsuppbyggnad, men också en splittring av resurserna, och en situation där idag olika typer av fossilfria alternativ konkurrerar med varandra i smala nischer, i stället för att spridas till nya användningsområden. Kopplingen till svenska industriella aktörer och till möjligheterna att få ett internationellt genomslag av lösningar som prövas i Sverige har alltför ofta varit bristfällig. Allt detta har varit viktigt och naturligt under en inledningsfas. Fortfarande måste experiment och tester få utrymme inom specifika områden. Men som helhet fordras nu mer samlade grepp för spridning och uppskalning om det skall bli möjligt att på allvar närma sig målet fossilfrihet.

Det krävs också en på flera sätt vidgad systemsyn. Dels på själva transportsektorn så att den inte slentrianmässigt begränsas till enbart vägtransporter. Dels på användning och spridning av tekniker och bränslen som prövats inom transportsektorn, så att de kan nyttiggöras i sektorer där de kan ha större värde och inte konkurrerar med andra fossilfria tekniker. En viktig aspekt i en vidgad systemsyn är att stärka det internationella perspektivet, så att vi i Sverige med en promille av världens befolkning inte låser in oss i teknik som inte är gångbar utanför vårt land, och inte gagnar våra internationellt inriktade företag.

Mot denna bakgrund föreslår vi insatser längs tre linjer:

1. Spridning och uppskalning utanför dagens nischer
2. Inkludering av internationella flyg- och sjöfart till/från Sverige
3. Ett genomtänkt internationellt perspektiv

1. Spridning och uppskalning utanför nischerna

I Sverige är kollektivtrafik en viktig marknadsnisch för fossilfria bränslealternativ. Fossilfritt på väg (SOU 2013:83) noterar att åtta svenska landsting/regioner år 2012 använde över 50% förnybara drivmedel i sin kollektivtrafik. Tre år senare annonserade branschorganisationen

Svensk Kollektivtrafik att två tredjedelar av kollektivtrafiken i Sverige använde förnybara drivmedel. Inga andra trafikslag kommer i närheten av dessa siffror. Men det innebär inte att kollektivtrafiken kan slå sig till ro. Den kommer fortgent att vara en viktig marknadsnisch för nya och ännu bättre teknikalternativ.

Inom kollektivtrafiken är stadsbussar det mest framträdande fordonsslaget. Samtidigt är stadsbussar en mycket liten andel av den totala flottan av fordon i landet. För stadsbussar föreslår Fossilfritt på väg en fortsatt ökning av andelen förnybara bränslen fram till 2020. Därefter skall eldrift bli klart dominerande; redan år 2030 räknar man med att 83% av svenska stadsbussars trafikarbete ska kunna ske med eldrift. Övergången till elbussar innebär att de biobränslen som används för stadsbussar kan/måste flyttas över till andra fordonsslag eller applikationer utanför transportsektorn, där de ger högre energieffektivitet än i stadsbussar, och elektrifiering i dagsläget inte är en tekniskt eller ekonomiskt försvarbar lösning. För att olika biobränslealternativ ska nå volymmässigt viktiga marknader kommer det att krävas investeringar både i produktions- och i distributionsledet. Sådana investeringar behöver stödjas av politiska styrmedel för att nå rimlig lönsamhet och förutsägbarhet.

Vi föreslår att Energimyndigheten arbetar för att kombinera styrmedel som stimulerar introduktion av nya fossilfria alternativ med styrmedel som möjliggör uppskalning och spridning av redan etablerade alternativ. Av särskild vikt är här att stödja överflyttning och spridning av testade tekniker och bränslen till nya tillämpningsområden utanför de initiala nischerna. Det långsiktiga perspektivet är väsentligt. Finansiella stöd i form av subventioner bör trappas ned gradvis allteftersom osäkerheter reduceras och tekniken mognar, samtidigt som man succesivt skärper kraven på fossilfrihet, energieffektivitet och miljöprestanda.

2. Inkludera internationell flyg- och sjöfart till/från Sverige

År 2015 stod inhemska transporter för utsläpp motsvarande 18 miljoner ton koldioxid. Till detta kommer flyg- och sjöfart till/från Sverige med ytterligare 8,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Detta ökar transportsektorns samlade påverkan med nästan 50 %. Naturvårdsverket noterar i sin rapport ”Utsläpp av växthusgaser från utrikes flyg och sjöfart” (2014) dessutom att ”Förbränning på hög höjd uppskattas öka klimateffekten med knappt två gånger, jämfört med om förbränningen skett på marknivå”, vilket inte är medtaget i utsläpps siffrorna. Sedan 1990 har Sveriges nationella (inrikes) utsläpp minskat med 25 % utsläppen, medan utsläppen från internationella transporter mer än fördubblats.

En strategi för fossilfria transporter har därför starka skäl att även inkludera utrikes flyg- och sjötransporter. En sådan vidgad syn på transportsektorn är särskilt viktig för att undvika inlåsningar och suboptimeringar, till exempel överutnyttjande i landtransporter av knappa förnybara resurser, som i ett bredare transportperspektiv framstår som oundgängliga för en dekarbonisering av flyg och sjöfart. Två sådana resurser är flytande biobränslen och biogas. De utnyttjas idag av skatte- och kostnadsskäl i landfordon, där de genom den snabba tekniska utvecklingen i stället bör kunna ersättas av elektrifierade system. I flyg och sjöfart finns däremot inga realistiska elektriska lösningar, och här kan sådana biobränslen visa sig helt avgörande för att den samlade svenska trenden skall vända till sjunkande i stället för ökande utsläpp. Ett annat skäl till vidgad systemsyn är att fördyrande åtgärder för ”avfossilisering” av landtransporter annars kan leda till överflyttning från land- till flygtransport, till exempel av gods, om inga åtgärder vidtas i denna delsektor.

Vi föreslår att Energimyndigheten verkar för en vidgad syn på transportsektorn. Det kan binnefatta en förutsättningslös systemanalys för att utreda bästa möjliga användning av teknik och drivmedel efter olika transportslags tekniska förutsättningar, inbegripet lämpliga styrmedel, t ex kvotplikt för inblandning av biobränslen i flyg- och sjöbränslen. På tillämpningsområdet kan det bli att innefatta omfattande demonstrationsprogram för vidgad biobränsleanvändning och dess tekniska och ekonomiska förutsättningar.

3. Ett genomtänkt internationellt perspektiv.

Stora insatser för att minska fossilanvändning i transporter sker i vår omvärld, både inom och utom EU. Detta har stor betydelse för de svenska fordonstillverkarna och deras samarbetspartners i elektrifierade transportsystem: ABB, Siemens, Bombardier, m fl. Sverige är ofta, men inte alls alltid, viktigt för demonstrationer och tester, men den helt dominerande marknaden finns utomlands. Två exempel illustrerar detta: Av de drygt 2000 hybridelektriska stadsbussar Volvo AB sålde åren 2010 – 2015 har mer än 90 % levererats utanför Sverige – efter ett genombrott i London, som satsade långt före någon svensk stad. För Scantias nya hybridelektriska lastbil, lanserad hösten 2015, är ett starkt försäljningsargument att dess låga bullernivå gör den möjlig att använda i stadsdistribution på tider där sådan trafik annars är förbjuden i kontinentens storstäder. Svensk lagstiftning är annorlunda, och skapar inte sådana möjligheter. Sverige har osedvanligt rika energiresurser i form av vattenkraft, kärnkraft och biomassa, samt utrymme för vindkraftverk till havs och på land. Andra länder har betydligt knappare resurser vilket lett till ett helt annat fokus på att förena fossilfrihet och energieffektivitet. Här har Sverige mycket att lära av omvärlden för att undvika ”fossilfria” men energimässigt ineffektiva, och på sikt föga uthålliga lösningar.

En robust strategi för fossilfria transporter behöver genomsyras av ett internationellt perspektiv. Det är avgörande för att dra nytta av de innovationer som sker i vår omvärld, för att förena effektivitet och dekarbonisering, och för att utveckla styrmedel som stärker den samlade svenska fordonsindustrins konkurrenskraft och bidrar till kolsnåla transporter också utanför Sverige – vilket är helt avgörande för att det ska ske några påtagliga minskningar i de samlade koldioxidutsläppen.

Vi föreslår att Energimyndigheten stimulerar och stöder internationellt jämförande studier av experiment, tekniker och policies för utsläppsnåla gods- och persontransporter inom och utanför EU. Av många skäl kommer till exempel fordonsteknik och infrastruktur för elektrifiering av bussar och lastbilar först att prövas och byggas ut i de tätaste städerna innan det kan ske en mer omfattande geografisk spridning. Särskilt fokus bör därför läggas på aktiviteter i de stora städerna, där de centrala policy-insatserna och tekniska applikationerna är att vänta under de närmaste 6-8 åren.