



Fossilfri fordonstrafik – hur ska det gå till?

Per Kågeson
Nature Associates
Almedalen 2014

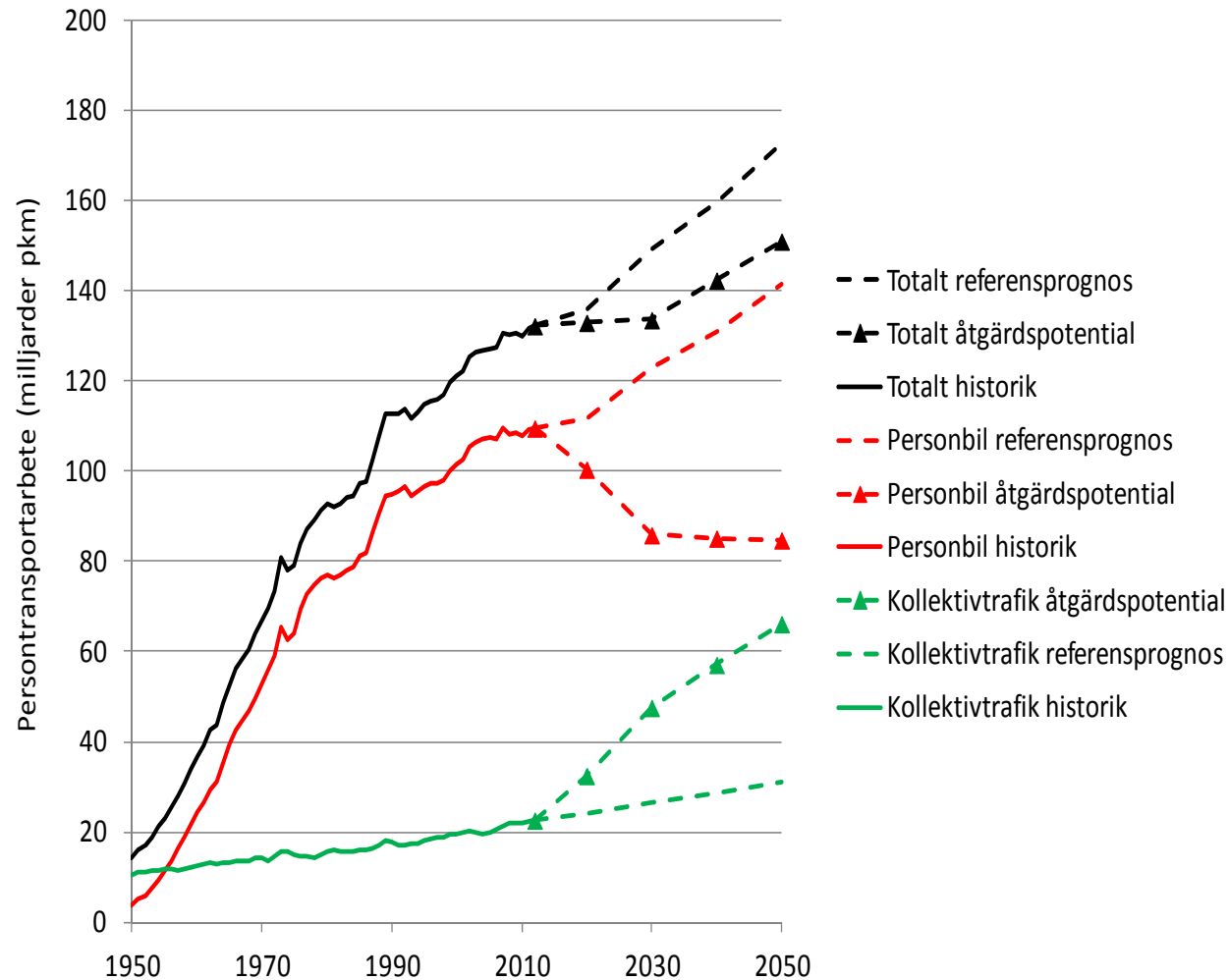
Nature
Associates



Hur långt kan man hinna till 2030?

- **2013 var vägtrafikens utsläpp tillbaka på 1990 års nivå** och låg ca 10 % under 2007 års toppnivå
- 10 % minskning på 6 år är ganska bra – med fortsatt reduktion i samma takt når vi -30 % år 2030
- **FFF-utredningen påstår att -90% är möjligt på 15 år**, medan EU-kommissionen siktar på -20% till 2030
- **Minus 50 % är möjligt till 2030 men kräver många åtgärder och starka styrmedel**

Persontransportarbetet enligt FFF-utredningen



Inga skarpa förslag som påverkar trafikarbetet

- FFF föreslår bara nya utredningar och uppdrag till olika myndigheter
- Ingenting om effekterna för fordonsflottan av kraftigt minskad trafik, men stor likhet med Trafikverkets underlag till Färdplan 2050 som anger att antalet personbilar blir **40% färre** än förväntat
- Inget om styrmedel och kostnader – Trafikverket ansåg att **kostnaden** för att köra bil **måste öka med 50%**



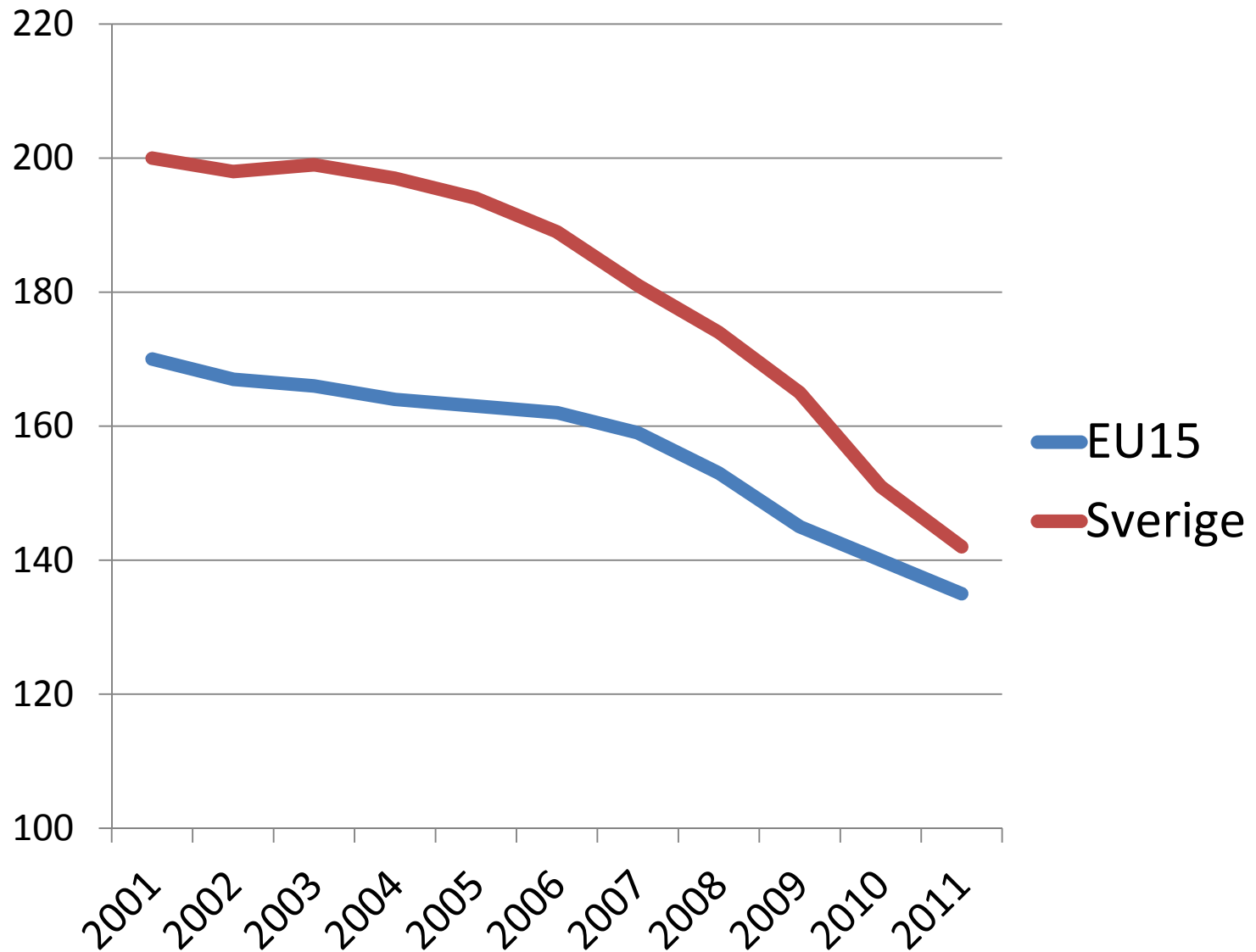
Peak Car?

- Antal mil per invånare har planat ut sedan sekelskiftet liksom antalet fordon per 1 000 invånare
- Men med nuvarande tillväxttakt kommer **befolkningen** att vara **ca 35 % större** 2050 jämfört med 2010
- Förändrad stadsplanering och byggnation får effekt på längre sikt och kan stärka bilpooler som alternativ





CO2/km från nya bilar

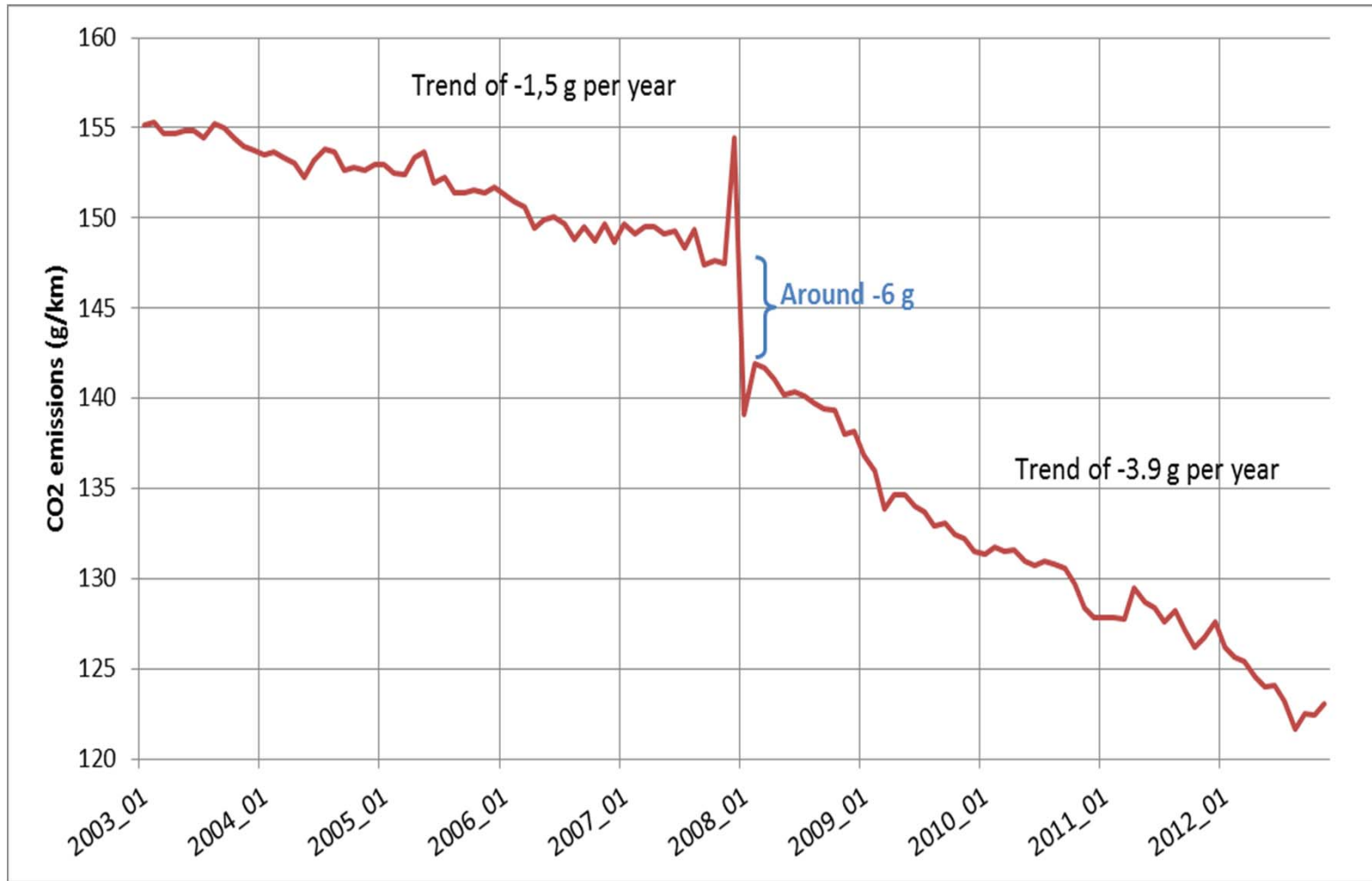


Nyför säljning 2012 på fordonssegment och fyrhjulsdrift. %.

	Small	Lower medium	Upper medium	Executive	4WD
Sverige	17	26	28	29	23
Frankrike	49	31	14	6	7
Finland	21	31	33	15	13
Tyskland	29	33	20	18	15
EU 15	39	32	17	13	11



Utfall i Frankrike av bonus/malus



Nature
Associates

Kompromisser som kostar

- Kompensation för vikt **kräver högre skatt och premie** för att ge samma utfall
- Den **högre svenska fordonsvikten** än EU kan beräknas ge upphov till **8-15 g CO₂/km extra**
- Stödet till gas- och etanolbilar med höga utsläpp (**+55g/km extra** för "miljöbilar") samt till naturgas och biogas skapar **inlåsnings effekter och ineffektivitet**



FFF föreslår prispremie till bio- drivmedel – en inmatningstariff

- Prispremie täckande skillnaden mellan 12 kr/liter dieselekvivalent och det faktiska priset på diesel under 12 år
- Drivmedelsleverantörerna måste betala i relation till sin andel av marknaden och direkt till de producerande bolagen (kan bli **>5 mdr/mottagande företag på 12 år**)
- Men detta måste bedömas som **otillåtet statsstöd** och snedvrider konkurrensen mellan producerande och säljande företag + risk för överkompensation



Alternativ modell

- **Kvotplikt** gemensam för alla fossila drivmedel med möjlighet att **handla med kvotplikts-certifikat** – gärna gemensamt med andra länder
- **Samma energiskatt för alla drivmedel** (fossila och förnybara)
- **Partiell nedsättning av CO2-skatt** för hållbara biodrivmedel **alternativt dubbelräkning** enligt förnybartdirektivet
- **Statsbidrag med max 60 %** av tillkommande kostnad jämfört med diesel/bensin **för första biodrivmedelsproduktionsanläggning i sitt slag**



Drop-in vs high blends

- Att i första hand stödja **rena eller höginblandade biodrivmedel** (E85, ED95 och biogas) och **skapar inlåsnings effekter och bestående bidragsberoende** genom ”pumplagen” och riktade fordonssubventioner
- **Bättre med** teknikneutrala styrmedel som ger utrymme för billigare alternativ, främst **ökad inblandning av biobränslen** i diesel och bensen



Distributionens olika marknader

- Minskande totala volymer över tid

	Diesel	Bensin	Biogas /LNG	Etanol	Vätgas	El
Lokala nischer	X	X	X	X		X
Längs större Europa- vägar	X	X	X	X	(X)	X
Resten av landet	X	X				X



Elektrifiering

- Innebär att **utsläppen hamnar under taket för utsläppshandelssystemet**
- Laddhybrider de närmaste åren – på sikt batteribilar
- Elbussar eller laddhybrider i större städer samt elektrifierade distributionsfordon och fjärrbilar
- Kan **på lång sikt** innebära förbrukning av **ca 10 TWh el inom vägtrafiken**

