

# En fossilfri fordonsflotta till 2030

- hur når vi dit?

Elbilsseminarium på IKEA i Älmhult

24 oktober 2011

**Karin Nilsson (C)**

Riksdagsledamot från Tingsryd,  
ledamot i Skatteutskottet  
suppleant i Näringsutskott

# Regeringens fastslagna mål 2020:

Andelen förnyelsebar energi i transportsektorn ska vara minst 10 procent

FAME (fettsyra metylestrar)

RME (rapsmetylester)

Biogas

Etanol

Talloljediesel



Det kommer vi  
att klara!

No problem!

# Regeringens fastslagna mål 2030:

**Sverige fordonsflotta ska vara oberoende av fossila drivmedel 2030**

Den omställningen av  
fordonsparken  
kräver kraftfulla  
åtgärder de  
närmaste åren

## Centerpartiets stämmobeslut september 2011:

- en 2030-strategi som visar på vägen för hur målet om fossiloberoende ska uppnås och som pekar på vilka styrmedel som kommer att behövas
- kostnadseffektiva, långsiktiga och teknikneutrala styrmedel för att stimulera till innovationer och investeringar i ny teknik
- fordon med låga utsläpp ska vara ekonomiskt attraktiva genom exempelvis lägre fordonsskatter, oavsett teknik
- riktade insatser för att möjliggöra marknadsintroduktion av nya tekniker

## **Ekonomiska styrmedel är mest effektivt**

- alla skatter och avgifter på fordon och drivmedel bör vara miljöstyrande
- utsläppsnivån ska vara utgångspunkten för skatter på fordon, som t.ex. förmånsbeskattningen.

## **EU har en viktig roll**

- kraven på lägre utsläpp behöver skärpas inom EU
- Sverige ska verka för ökade krav och bindande EU-regler för personbilars utsläpp

## Miljöbilsdefinitionen

- behöver gradvis skärpas för att steg för steg minska utsläppen från kommande bilmodeller
- behöver vara styrande för skatter och olika förmåner, upphandling o.s.v.
- behöver ta hänsyn till olika bränslens livscykelegenskaper vid sidan om de direkta utsläppen

## Premieavgiftssystem

- införs för att ytterligare öka miljöstyrningen vid köp av nya bilar, vilket innebär att den person som köper en ny bil får en premie om bilen släpper ut lite koldioxid och en avgift om bilen släpper ut mycket koldioxid.
- systemet ska utgå från miljöbilsdefinitionen och följa en trappstegsmodell åt vardera riktning, där det mest klimatsmarta alternativet i ett inledande skede utgörs av supermiljöbilspremierna.
- med hjälp av ett premieavgiftssystem har premierna potential att helt kunna finansieras av avgifterna och därmed göra systemet i princip självfinansierande.

## Satsningar på biodrivmedel

- fortsatta stimulera användningen av energi- och miljöteknik som ännu inte är kommersiellt konkurrenskraftig i jämförelse med på marknaden etablerade tekniker
- prisskillnaden mellan bensin och biodrivmedel behöver befästas, vilket kräver en fortsatt skattebefrielse för etanol och andra biodrivmedel tills andra marknadsekonomiska styrmedel har utvecklats
- biogasen kommer att ha en viktig roll och det är viktigt att produktionen av biogas ökar (metangasstöd)
- stöd till demonstrations- och pilotanläggningar, t.ex. andra generationens biogas och etanol, samt solceller är befogade

## Satsningar på elbilar och laddinfrastruktur

- nödvändigt med en bred introduktion av elbilar
- stimulera produktionen av elbilar till en acceptabel kostnad, bland annat genom samordnade inköp från stat och kommuner
- en effektiv supermiljöbilspremie.
- underlätta utbyggnaden och standardiseringen av infrastrukturen för laddning
- möjliggöra för tjänster som underlättar att på ett enkelt sätt köpa el från andra nät än det egna i hemmet

## Gods- och persontransporter

- bryta lastbilstrafikens utveckling med ökade utsläpp
- dyrare fossila bränslen uppmuntrar miljöbra lösningar och en övergång till energieffektivare teknik och förnybara bränslen även för åkare.
- kraven på utsläpp av partiklar och kväveoxider ökar successivt genom Euroreglerna.
- ytterligare stimulanser och styrmedel kan behöva utvecklas
- snabbare minska klimatutsläppen genom förbättringar i logistiken

- - en större andel av det transporterade godset och persontrafiken flyttas över till järnväg

- tågen ska gå i tid och med en sådan frekvens att de på allvar kan konkurrera med vägtransporterna.

**Problem:**

Idag finns en begränsad ledig kapacitet i järnvägsnätet under lågtrafiktid, men det är inte tillräckligt för att åstadkomma en betydande överflyttning till järnvägen.

- en uppgradering nödvändig de närmaste åren.

- rejäla resurser till infrastrukturens drift och underhåll

- - investeringar för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.
  - omedelbara åtgärder mot järnvägens kapacitetsbrist och flaskhalsar
  - föra över långa godstransporter till järnväg minskar belastningen på vägarna och minskar utsläppen
  - på lång sikt frigöra kapacitet i järnvägsnätet genom att bygga höghastighetbanor mellan våra tre storstäder och därigenom kraftigt utvidga berörda arbetsmarknadsregioner
  - skapa s.k. gröna korridorer som bidrar till att göra det europeiska transportnätet grönare.

## **Globalt krävs mycket mer än hittills**

- 100 miljarder per år i samlade klimatinvesteringar från 2020 enligt FN:s överenskommelse
- världens länder lägger 700 miljarder per år i fossilsubventioner

I dagsläget redan sju gånger mer till att förstöra klimatet än att rädda klimatet

## **Kina ligger i framkant**

- för tio år sedan fanns det 8 miljoner bilar i Kina.
- skulle de ha hälften av USA:s biltäthet skulle det ge över 500 miljoner bilar
- bara ökningen är dubbelt så stor som USA:s bilpark
- nu bygger kineserna elbilar
- till dessa behöver de klimatsmart energi

## **Kina ligger i framkant**

- störst på installerad vindkraftskapacitet
- störst på solceller för uppvärmning av vatten
- störst på att också tillverka tekniken för detta
- sex av världens tio största företag inom förnyelsebar energi är kinesiska
- ambitiös femårsplan med stöd till förnyelsebar energi
- klimatzoner med låga utsläpp omfattar åtta städer och 300 miljoner människor
- Kina bygger "smart cities" – Europa diskuterar fortfarande

## **Sverige kan inte vara störst, men kan vara först**

- Sverige har visat att minskade klimatutsläpp kan kombineras med ökad tillväxt
- sedan 1990 har Sverige minskat utsläppen med 17 procent och samtidigt ökat tillväxten med 42 procent
- Riksdagen har tagit beslut om en minskning av klimatutsläppen med 40 procent till 2020
- det finns en potential i grön tillväxt att ta vara på