

Rensa bland miljöbränslena

Subventionerna av etanol riskerar att enbart bli en symbolhandling. Men det finns andra effektiva sätt att effektivisera våra persontransporter samtidigt som vi minskar både kostnaderna och miljöpåverkan, skriver de båda Volvocheferna Jan-Eric Sundgren och Edward Jobson.

http://www.svd.se/dynamiskt/brannpunkt/did_16112552.asp

Imorgon öppnar miljöministern Andreas Carlgren årets politiska debattvecka i Almedalen, en vecka fullproppad av seminarier, tal, utspel etc. Det finns mycket att debattera, men de kommande diskussionerna i Visby måste följas av konkret handling, inte minst politisk handling. Av det digra programmet att döma blir det mycket miljö, transport och regionfrågor, vilket är utmärkt.

En god helhetssyn är dock en viktig förutsättning för att vi gemensamt skall genomföra rätt åtgärder.

Det är uppenbart att energi från biomassa måste få en allt viktigare roll om vi vill få stopp på den pågående ökningen av växthusgaserna. Det är samtidigt viktigt att inte biomassproduktion sker på ett sätt som ökar emissionerna från jordbruk eller landanvändning oproportionerligt.

Produktionen av fordonsbränsle från biomassa diskuteras mycket och det är långsiktigt viktigt att låta forskningen få resurser att utveckla nya och betydligt mer effektiva metoder att framställa bränslen, den så kallade andra generationens bränslen.

Men, det är också viktigt att konstatera att det idag inte är förenligt med bra helhetssyn att låta fordonssektorn ta den resurs av biomassa som har sin effektivaste användning för att ersätta kolkraft. Det är klokt att pröva nya tekniker i liten skala.

Inom transportsektorn ger personbilar det största bidraget till växthusgaser. Både sammantaget och då man beaktar vilket transportarbete som utförs. Många åtgärder måste därför göras för att minska bränsleförbrukningen. Även om vi skulle vilja agera i rätt riktning om kostnaden är rimlig så saknas det både vilja och kanske kunskap.

Det finns många exempel på bra initiativ som bemöts kallsinnigt från marknaden. Volkswagens 3L Lupo (tre liters förbrukning per 100 km) fick läggas ned på grund av svag försäljning. Volvo Personvagnars gasbilar har aldrig gett lönsamhet beroende på låga försäljningsvolymerna. Den nuvarande försäljningsboomen för etanolbilar drivs av starka subventioner av fordon, bränsle och andra förmåner som fri parkering.

Som påpekats av flera miljödebattörer, bland annat Per Kågesson och miljöekonomen Thomas Sterner, så riskerar subventionerna till en ökad svensk användning av etanol enbart att bli en symbolhandling ur klimatsynpunkt och som dessutom kan leda till ett stort slöseri med naturresurser. Det finns dock andra effektiva sätt att parallellt effektivisera våra persontransporter och samtidigt sänka både kostnaderna och miljöpåverkan.

Kollektivtrafik erbjuder stora möjligheter att minska resursanvändningen. Stombussarna i Göteborg visar tydligt på hur ett enkelt och effektivt system attraherar passagerare och därmed ger god lönsamhet för operatören och en positiv klimateffekt. Andra ännu mer utvecklade bussystem finns utomlands. En lång ledbuss kan ersätta över 100 bilar.

Det är bland annat mot denna bakgrund som klimatmärkt bränsle har efterlysts. Genom klimatmärkning skulle vi rensa utbudet av påstådda miljöprodukter och få bort de som är mindre bra eller rent ut sagt dåliga. Det senare gäller i första hand de bränslen som förbrukar stora mängder fossila bränslen på vägen till tanken. Konstgödsel produceras med fossilt bränsle, traktorn kanske körs på fossil diesel, el från fossila kraftverk kanske används under bränsleproduktionen.

Den stora floran av miljöbränslen och olika produktionsätt för enskilda bränslen leder till en falsk trygghet i att vi genomför tillräckliga och bra åtgärder för miljön. Den nuvarande politiken där utsläppen av koldioxid under bränsleproduktionen inte beaktas och där koldioxidutsläppen behandlas olika beroende på utsläppskällan säkerställer tyvärr inte en positiv utveckling.

Sveriges Lokaltrafikförening (SLTF) har under våren antagit ett nytt miljöprogram. Klimatfrågan ges högsta prioritet. Det är bra. Om vi gemensamt orkar följa andemeningen i planen så kommer vi att nå en mycket stor minskning av fossil koldioxid i Sverige redan till år 2012.

I ett första steg rekommenderas att minst 40 procent av kollektivtrafiken skall ske med förnyelsebart bränsle år 2012, samtidigt förutsätts en expanderande kollektivtrafik som ersätter en del av personbilstrafiken. Men, vad är förnyelsebart och hur mycket olja förbrukas på vägen till tanken? Det är två frågor som Länstrafiken och kommunala upphandlare nu brottas med.

Ett ökat fokus på det verkliga målet, utsläpp av fossil koldioxid är således nödvändigt. Genom att sätta mål som sänker utsläppen av fossilt koldioxid med 40 procent per personkilometer till år 2012, istället för det riskabla målet "40 procent förnyelsebart bränsle", kommer vi att gynna de mest kostnadseffektiva åtgärderna för persontransporter.

Olika bränslen och fordon jämförs på ett teknikneutralt sätt och kommer att konkurrera på lika villkor. Fordon som drar lite bränsle, som hybrider, gynnas. Kommuner och landsting kan börja jämföra olika transportslag för samma resa. Gemensamma satsningar kan göras där de gör mest nytta. Vi får mer persontransporter och mindre koldioxidutsläpp för våra skattepengar.

Det är därför viktigt att vi gemensamt kan finna regler och lagkrav som är tillräckliga för att kunna accepteras av alla. Ledordet är harmonisering. Detta, Andreas Carlgren, är något vi behöver en ökad fokusering på, harmonisering inte bara nationellt utan på minst EU-nivå.

Poängen är att det inte finns någon motsättning i kostnadseffektiva persontransporter och miljö om vi harmoniserar våra krav och sätter fokus på kostnadseffektivitet.

För att minska utsläppen av fossil koldioxid måste vi både minska bränsleförbrukningen ordentligt och ställa krav på bränslet så att just de fossila utsläppen regleras. Det är inte tillräckligt att förmoda att ett visst bränsle leder till förbättringar.

Jan-Eric Sundgren, Edward Jobson

senior vice president, Environmental & Public Affairs, AB Volvo respektive Miljöchef Volvo Bussar