



Flexibilitet - en nyckel till framtiden

Biodrivmedel och då främst bioetanol har fått en rejäl skjuts uppåt under året och vi ligger nu på cirka 1,2 procent vilket gör att vi bedömer att målet om 2 procent är på god väg att uppnås redan innan 2005. Biodrivmedelsdirektivet anger att vi inom EU till 2005 skall ha 2 procent biodrivmedel inom transportsektorn vilket ökas med 0,75 procent årligen för att nå nära 6 procent till 2010.

Ökad etanolproduktion

Den största delen är idag importerad bioetanol men även produktionsutvecklingen går framåt. Etanolpiloten som byggs i Örnsköldsvik är nu under utcheckning och flera aktörer tittar på ökad produktion med spannmål som bas. I Tyskland byggs nu Europas största anläggning för cirka 250 000 000 liter per år baserad på spannmål.

Etanol som vätebärrare

Omställningen ska påbörjas med avsikt att klara EU's volymkrav för 2005 och 2010 men samtidigt och med högre prioritet påbörja en process för en större systemomställning som öppnar för en mycket storskalig användning av biodrivmedel i mycket energieffektiva fordon.

Göran Persson och Tony Blair skrev gemensamt på DN Debatt i februari 2003 att "Fokus bör ligga på ökad energieffektivitet och på icke-kolbaserad teknologi.... Vi anser att EU bör gå i täten. Unionen bör verka för en minskning av sina koldioxidutsläpp i storleksordning 60 procent till år 2050." Vidare skriver de "Det måste bli lättare för konsumenterna att använda alternativa drivmedel, inklusive drivmedel för bränsleceller." Om vägts

blir ett alternativ i större volymer, så blir det en bra bit in i framtiden. Eftersom inte väte finns fritt så måste vätet hämtas från någon bra förnybar vätebärrare vilket även det kan vara etanol. Det satsas allt mer på detta spår, med etanol som vätebärrare. Etanol för bränsleceller lyftes t.o.m. fram som ett framtidsalternativ av President Bush vid det senaste "State of the Union" talet.

Fordon och tankställen är nyckeln

För att uppnå dessa delmål är en storskalig introduktion av bränsleflexibla fordon och bränsleflexibla tankställen, en nyckel för att snabbt både skapa momentum på marknaden och öppna för en flexibel plattform för framtiden.

En flexibel plattform som både stödjer biodrivmedel i dagens fordon, låginblandning 5-15 procent, samtidigt som den kan försörja dagens flexifuelbilar med e85 och framtidens bränsleceller med e100.

En flexibel plattform möjliggör även för andra aktörer, än de dominerande marknadsaktörerna, att både på grossist och på detaljistplanet omgående medverka till en gynnsam utveckling av marknaden för biodrivmedel i Sverige. Intresse finns från större butikskedjor att leverera bioetanol till sina kunder.

Stark konsumentkraft

Mycket kraftfulla dynamiska marknadskrafter skapas - konsumentmakten - släpps loss vid en snabb och storskalig utbyggnad av ett nät med blandpumpar.

Konsumenterna, både i form av privata personer, företag, och offentliga myndigheter kan aktivt engageras för en omställning mot en mer hållbar transportsektor om man tillåts göra ett eget

val. En flexifuel bil kostar idag inte mer än rena bensinvarianten och en flexifuel pump är marginellt (5-10 %) dyrare än bensinvarianten.

Utredning avgörande

Här har Hans Sandebring utredning en avgörande betydelse för regeringens och riksdagens ställningstagande till regeringens förklarings praktiska implementering av "en biodrivmedels-pump på alla stationer".

Satsningen utgör absolut ingen risk för att bli en återvändsgränd. Att enbart ställa krav på pumpar som kan leverera e85 eller låginblandning fokuserar på fel mål eftersom flexifuelbilar bara fungerar som ett delmål för att öppna upp en flexibel infrastruktur mot hybrider och bränslecellsfordon.

I Brasilien, där det redan finns en komplett infrastruktur med tankställen av bioetanol, förväntar sig bilbranschen att sälja 30 procent eller 600 000 flexifuelbilar redan det andra året efter introduktionen av denna teknik. I USA är idag 10 procent av nybilförsäljningen flexifuelbilar.

När får vi se en Toyota Prius (hybrid el/bensin) med flexifuel motor?

Alkoholkompatibla pumpar

Parallellt med denna strategi om flexibla pumpar bör också en annan strategi tas, antingen via lagkrav eller via frivillig överenskommelse, som ålägger bränsledetaljisterna att när en ny tank för drivmedel installeras, så skall den vara alkoholkompatibel. På så sätt bygger vi successivt och kostnadseffektivt upp en flexibilitet för både etanol och metanol i drivmedelssystemet.

De flesta oljebolagen byter pumpar vart 5-7 år. Så teoretiskt skulle alla pumpar i Sverige år

2010 kunna vara förberedda för att kunna erbjuda alla möjliga blandningar av BioEtanol och bensin. Sverige får en unik infrastruktur för marknadsintroduktion av framtidens hybrider och bränsleceller.

Frivillig överenskommelse

BAFF anser att en frivillig överenskommelse med oljebranschen som kan aktivera kraftfulla marknadskrafter är att föredra. Biodrivmedel är något positivt som genomgående bör associeras med ekonomiska och industriella möjligheter istället för hot och extra kostnader.

Utvecklingen av flexifuelbilar och aktiverade konsumenter är i dagsläget till största del avhängig på de signaler som bilindustrin läser av från marknaden och myndigheter.

Fler flexifuel-bilar till Europa?

Ett flertal biltillverkare är för tillfället i en mycket känslig utvärderingsfas om de ska satsa på flexifuel bilar i Europa nu eller senare. (VW, GM, Fiat, Ford och nu senast Peugeot har alla det senaste halvåret aktiverat sig i Brasilien med 4-cylindriga flexifuelmotorer.)

Den fenomenala utvecklingen av marknaden i USA och i Brasilien har givit mycket starka intryck till den globala bilindustrin.

EU's biodrivmedelsdirektiv samt utvecklingen i Sverige, där introduktion av bilar och pumpar genomförts trots avsaknad av en sanktionerad nationell strategi, har också gjort mycket starka intryck på bilindustrin. Speciellt de svenska konsumenternas intresse och engagemang för miljöfrågor är vida känt inom bilindustrin.

Jan Lindstedt