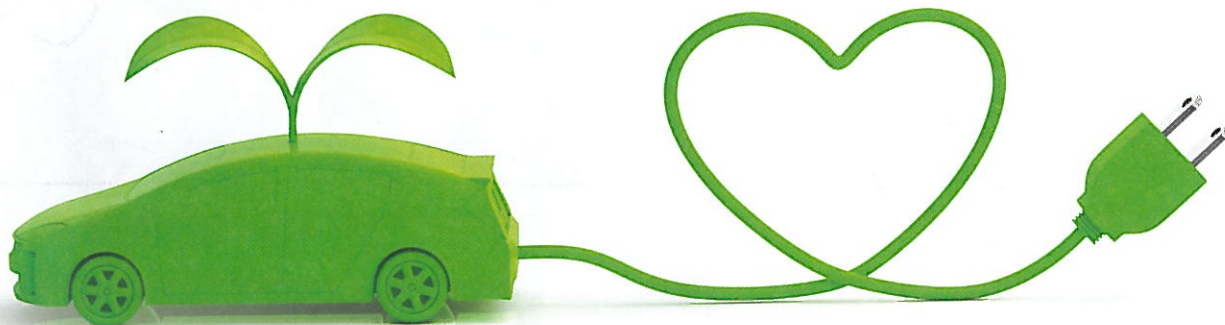


# Ska alla personbilar drivas med el?



**Ska alla personbilar framdeles drivas med el krävs på årsbasis en elproduktion svarande mot två atomreaktorer med en samlad uteffekt på vardera 1 000 MW (nettoeffekt el). Siffran bygger på att 5 miljoner personbilar årligen körs cirka 1600 mil vardera och drivs med batteri och elmotor, som drar 2 KWh per mil. Därtill planerar industrin att i stor skala ersätta fossila bränslen med el.**

Stålindustrin ska t.ex. ersätta kol med vätgas producerad av el. Enligt branschens egna beräkningar tar detta kontinuerligt i anspråk elproduktionen från två reaktorer med en samlad uteffekt på cirka 2 000 MW. Northvolts planerade batterifabrik kommer därutöver att kontinuerligt ta i anspråk ca 40 procent av elproduktionen från en reaktor på 1 000 MW. Enkom det tillkommande elbehovet från en elektrifierad bilism och ovan nämnda industriella behov handlar om årsproduktionen från fem svenska kärnkraftverk. Därtill tillkommer ökad framtida elkonsumention orsakad av Sveriges snabba befolkningstillväxt, cirka 1 miljon sedan år 2000 och ytterligare en miljon till år 2030. Detta i en tid då vi avvecklar kärnkraften. Senast år 2020 ska reaktorerna 1 och 2 i Ringhals avvecklas. Hur ska el under ovanstående omständigheter kunna ska frälsa oss från klimateländet? Utbyggnad av vattenkraften är politiskt otänkbar. Solceller och vindkraft kan först på sikt lämna ett tillskott som kompenserar för ökat elbehov och skrotning av kärnkraften. Brist på både effekt och kapacitet i elnätet innebär dessutom redan nu, att elkävande industrietableringar uteblir och att befintlig industri på sina håll har problem med elförsörjningen. E.ON har t.ex. sagt nej till Northvolts begäran om anslutning av en batterifabrik till nätet.

### El är mer än två hål i väggen

Elnätet har på många håll i Sverige nått kapacitetstaket. Elransonering kan redan i vinter bli en realitet. Detta är något för elbilsfrälsta politiker att ta itu med liksom det faktum, att dagens cirka 4,7 miljoner fossildrivna personbilar kommer att rulla under många år framöver. Dessa fordon kan bli "klimatneutralare", om de drivs med biodrivmedel. Sverige har unika möjligheter för storskalig produktion av biodrivmedel av skogsråvara. Men det är kostsammare att producera biodrivmedel jämfört med fossila drivmedel. Likväl beskattas sedan 1 juli alla låginblandade biodrivmedel med den energi- och koldiox-

idskatt, som gäller för fossila drivmedel. Biodrivmedlen kan därför inte konkurrera prismässigt med fossila drivmedel. Lagen om reduktionsplikt, som trädde i kraft 1 juli, främjar tyvärr inte satsningar på ökad inhemsk produktion av biodrivmedel. Reduktionskraven, d.v.s. kraven på stegvis ökad inblandning av biodrivmedel, har fram till 2020 satts så lågt, att de uppfylls redan i dag. Hur det blir från 2020 till 2030 är okänt. Därför saknas drivkraft för investeringar i inhemsk produktion av biodrivmedel baserad på svensk råvara. Dessutom är genomförandefasen 10-15 år för storskaliga kommersiella produktionsanläggningar, från idé till projektering, upphandling, tillståndprocess, byggfas och driftsättning. För en ökad svensk produktion av biodrivmedel före 2030 har m.a.o. "tåget redan gått". Sedan 2013 importeras 80-85 procent av Sveriges biodrivmedel och/eller råvara från lågprisländer. Så lär det förbli, om inte en regering genom långsiktiga och stabila skatteregler främjar en inhemsk produktion av biodrivmedel. Det handlar inte bara om klimatet utan också om arbetstillfällen, handelsbalans och nationell energisäkerhet.

*Björn O. Gillberg, vd VärmlandsMetanol AB*

