



DI Debatt 08-06-03

Ödesdigert missa skifte till elbilar

Motståndet mot elbilspremien handlar om att Volvo och Saab har kommit på efterkälken. Det vore ett misstag om staten skulle avstå från att utveckla Sverige som pionjärland för elbilar för att vara teknikneutral. Det måste till tydliga beslut, statlig infrastruktur och ekonomiska stimulanser för att ta oss ur invanda hjulspår, skriver Lars Leijonborg (fp), Globaliseringsrådet.

Globaliseringsrådets rapport om att Sverige borde bli ett pionjärland för elbilar har fått ett blandat mottagande. Många håller med om att det äntligen är dags att gå från ord till handling och inleda det största paradigmskiftet i bilismens historia sedan Henry Ford började tillverka T-Forden. Andra tvekar.

Det kan vara klokt att syna de tveksammas argument lite närmare. Bilindustrin har skickat dubbla signaler.

Vissa företrädare är mycket positiva men bland annat i Dagens Industri har företrädare varit kritiska. Ekonomisajten E24 har talat med presstalesmän och satt rubriken "Regeringens elbilspremie sågas av branschen". I artikeln framgår att man tycker att förslaget kommer för tidigt.

Förklaringen hittar man bara ett klick bort. Bredvid artikeln finns länkar till tidigare artiklar i ämnet. En av dem har rubriken "Volvo och Saab på efterkälken i elbilsrallyt".

De svenska bilfabrikernas marknadsavdelningar vet att just nu ligger några konkurrenter lite före. Men just det var ett av Globaliseringsrådets huvudmotiv för att lägga fram en rapport om att Sverige borde satsa på elbilar.

Vi håller på att bli omkörda. Eller missa tåget, för att använda en bild från ett annat transportslag. Om bilbranschen inte inser det, är det ett ödesdigert misstag.

Just nu exploderar intresset för elbilar och laddbara elhybrider runt om i världen. Många länder annonserar sin ambition att ta ledningen. Norge har en färdig elbil, Think. I Danmark vill vindkraftsindustrin ladda elbilar. Japan storinvesterar på batteriforskning. Chevrolet har sin konceptbil Volt.

Men ännu en tid finns förmodligen möjligheten att Sverige blir elbilarnas pionjärland. För det som krävs är inte bara bilmodeller utan ett systemtänkande.

Konsumenterna måste veta att det finns bra elhybrider med i princip samma prestanda som bensinbilar, men också vilka ekonomiska villkor som gäller. De måste veta att det finns gott om ställen där det går att ladda bilbatterierna och att det finns miljömässigt vettiga sätt att bli av med batterierna när de är slutkörda. Det är det land som först presenterar hela kedjan som tar ledartröjan.

Andra skeptiker talar om att förslaget bryter mot teknikneutraliteten.

Globaliseringsrådet har analyserat det argumentet mycket noga, eftersom rådet tycker att principen är riktig. Men den får inte drivas så långt att staten avstår från att ta ett ansvar som bara staten kan ta. Det var inte teknik neutralt när staten byggde ut elnätet och järnvägsnätet. Det var inte teknik neutralt att införa miljöbilspremien.

Vi har knappast stött på någon expert som hävdar att det är oklokt att föra in el som energikälla i biltrafiken. Risken att vi om 20–30 år betraktar det som en felaktig återvändsgränd bedöms vara mycket liten.

Nu gäller det att komma ur de hjulspår som håller oss kvar vid en kurs som inte tillvaratar elens fördelar som energi i fordon. Det kräver tydliga beslut, statliga infrastrukturinvesteringar och förmodligen en del ekonomiska stimulanser för att åstadkomma paradigmskiftet.

Riskerna med att vänta är betydligt större än riskerna med att satsa.

Lars Leijonborg, ordförande i Globaliseringsrådet.