

Underhandskommentarer till N 2012:05 Utredningen om fossilfri fordonstrafik

Gröna Bilister 4 juni 2013

Inledning

Vi är naturligtvis medvetna att utredningen är under produktion, och det vi kunnat ta del av endast är utkast. Vi menar dock att utredningen nu börjar finna sin form, och eventuella justeringar i ansats eller betoning måste ske direkt för att kunna arbetas in. Detta gäller särskilt de betydande vägval som utredningen står inför och som behöver få återverkningar på åtskilliga av utredningens kapitel och övergripande slutsatser. Dessa vägval är i vissa fall av sådan dignitet att de förtjänar en omfattande och öppen diskussion, som både sker i den centrala gruppen, i arbetsgrupperna och i berörda delar av samhället utanför dessa. En sådan diskussion vore helt i linje med den föredömliga transparens som utredningen hittills visat, med materialet successivt tillgängligt på hemsidan.

Den skyndsamhet som vi föreslår går stick i stäv med utredningens aviserande att man avser vara färdig i mitten av december 2013, trots att uppdraget är att presentera ett färdigt förslag till mitten av oktober 2013.

Vi menar att förlängningen är ytterst olycklig, eftersom förslagen då inte rimligen hinner remissbehandlas och formuleras som proposition till riksdagen innan valrörelsen 2014, med betydande risk att en ny regering och riksdag är avsevärt mindre engagerade i de förslag som lagts i utredningen. Vi ser inte heller i nuläget någon klar ambition från utredningens sida att diskutera i termer av vad som är politiskt hanterbart inom denna mandatperiod, vilket bör vara en ambition mot bakgrund av hur mycket av övrigt relaterat arbete inom ansvariga myndigheter som hänvisar till denna pågående utredning. Men våra huvudanmärkningar är givetvis inte av procedurkaraktär.

Utredningens direktiv

I direktiven till utredningen står det att *"En särskild utredare ska kartlägga möjliga handlingsalternativ samt identifiera åtgärder för att reducera transportsektorns utsläpp och beroende av fossila bränslen i linje med visionen för 2050. Åtgärderna kan avse alla de relevanta aspekter som har betydelse för att uppnå den långsiktiga prioriteringen för 2030 samt visionen för 2050 med avseende på transportsektorn. Detta kan bl.a. avse tillförsel av energi till fordonsflottan samt infrastruktur, fordon och olika slags trafik."*

Det handlar om att identifiera "alla de relevanta aspekterna" för att uppnå visionen om Fordonsflotta oberoende av fossila bränslen. Utredaren har ändrat målformuleringen till Fossilfri Fordonsflotta 2030.

Utredningens uppdrag är att visa på den samhälleligt bästa mixen av insatser för att nå satta klimatmål för vägtrafiken. Att fokusera på en detaljerad redogörelse för alla svårigheterna är inget självändamål; alla vet att vi står inför stora utmaningar och just

därför är det viktigt med ett ljus i slutet av tunneln. Utredningen förefaller bli mer av en detaljerad nulägesbeskrivning och en förtjänstfull sammanställning av hur man med dagens teknik kan gå i målens riktning än en ledstjärna för hur vi med minsta uppoffring och största möjliga kompletterande nyttor uppnår de mål som riksdag och regering slagit fast. Var finns ljuset i tunneln?

Utredningen skisseras omfatta 800 sidor, med flera av utredningen beställda underrapporter. Det ger ett mycket omfattande material som det är svårt att få en helhetsbild av; inte bara för oss utan av allt att döma också för de många medförfattarna till utredningen. Bilden kompliceras ytterligare av att utredningens huvudsekreterare i media har valt att mycket entydigt ge sin bild av potentialen för t.ex. olika förnybara drivmedel, på ett sätt som förekommer utredningen och är svårt att särskilja från utredningens officiella ståndpunkt. Detta förstärks av att centrala kapitel i utredningen har huvudsekreteraren som den mest frekventa enskilda referensen.

Kapitlen är under ständig revidering, men vår bedömning är att de skrivningar som presenteras efter de viktiga junimötena i de olika expertgrupperna blir tongivande, och när snart ett år har passerat, och omkring ett halvår återstår är det därför hög tid att precisera utredningens inriktning i en rad centrala avgöranden. Vi gör detta efter samråd med en rad andra intressenter som i mycket delar vår uppfattning. Vi listar ett antal övergripande områden nedan.

1. Problembeskrivning snarare än vision

Utredningen gör ett föredömligt arbete att analysera de problem och utmaningar som finns för de olika bränslena och teknologierna som antas komma att behövas. Vi tror i huvudsak inte att historiebetraktningen är fel, den är detaljerad och grundlig, men vi önskar en prioritering på att slå fast en strategisk väg fram till målet. En väg som snarare förutsätter ett antal utvecklingssteg än analyserar varför de svårligen kan nås. Som även öppnar för idag inte identifierade tekniska lösningar.

Flera av de utredningar som beställts belyser utvecklingen de senaste åren. Men historiska tillbakablickar över ett delvis misslyckat klimatarbete leder inte till målet för utredningen. Utredningen bör istället ta avstamp i de senaste årens överraskande med välkomna minskning av utsläppen från vägtrafiken – ett klart trendbrott. Vi är nog överens om att vi behöver en mer resultatorienterad klimatpolitik.

2. Backcasting som arbetsmetod

De senaste årens utveckling med vägtrafikens utsläpp har visat att prognoser ofta slår fel. Den energieffektivitetshöjning som vi ser bland personbilar överträffar förväntningarna, ändå ligger ingen enskild uppfinning bakom lösningarna. Andelen biobränslen ökar i transportsektorn så till den grad att Sveriges mål för år 2020 redan är överträffat. Det handlar om biodrivmedel med kraftigt minskad klimatpåverkan, enligt Energimyndigheten som i sin tur baserar sig på EU:s förnybarhetsdirektiv RED. Vi har sett ett "nytt" bränsle presenteras; biobaserad diesel i form av talloljediesel och HVO. Detta fanns inte på kartan för ett par år sedan – nu har de största bränslebolagen inblandningar på upp till 30 %!

Vi menar att en utredning som skall visa vägen till en fossilfri fordonsflotta måste "ta ut svängarna" och visa på möjligheter och vad som krävs för att dessa skall nås. Att vi använder ett så "slarvigt" uttryck som ta ut svängarna är för att betona att utredningen måste ge en väg fram till 2030 som går utöver vad vi sett under de gångna 10-20 årens försök till klimatsatsningar. De har ju inte fungerat särskilt bra.

3. Biobränslenas roll

Utredningen betonar att de första årens satsningar på etanolfordon ledde fram till relativt energiineffektiva fordon. Det är korrekt och givetvis beklagligt, men det är märkligt att använda denna historiska tillbakablick som trendframskrivning, särskilt som vi redan sett en betydande energieffektivisering av dessa fordon, och de ju inte är undantagna från EU:s krav på minskade utsläpp från nya fordon. På andra marknader, men inte den svenska, kombineras hybridmotorer med etanoldrift, och en första laddhybrid med metan som kompletterande drivmedel visas nu. Därtill kan givetvis biodiesel i olika former användas i dieselfordon utan effektivitetsförluster.

De flesta bedömare anser att biobränslen i olika former kommer att vara en del av lösningen, och i Sverige har vi sedan Förnybarhetsdirektivets införande i svensk lag en årligt energieffektivitets- och klimatnyttevärdering av alla importerade biobränslen. Vi saknar en diskussion i utredningens centrala kapitel kring biobränslenas roll, även om det på sina håll i utredningen föreslås särskild stimulans för bilar som kan framföras med förnybara drivmedel (kap 15). Därutöver finns många bra skrivningar i specialkapitlet 10 – men därifrån till konkreta förslag i den centrala sammanfattningen är steget långt. Alla vet att sammanfattningar anger tonen och att det är osannolikt att de centrala förslagen och besluten utgår ifrån specialavsnitten.

Vi noterar att det finns en grundlig beskrivning över hur mycket subventionerna till biodrivmedlen kostat statskassan. Men vi saknar samma analys över det stora värdet biodrivmedlen har ur klimatsynpunkt, och dess viktiga roll för utredningens mål att bli fossilbränsleoberoende 2030 och -fri 2050; att nå dithän utan att använda biobränslen innebär en mycket ensidig betoning av eldrift, vilket i vart fall för vissa fordonsslag (inkl de fordon som redan trafikerar våra vägar) knappast är kostnadseffektivt. Därmed bryter fokuseringen mot utredningens direktiv.

4. Bryt invanda hjulspår

Utredningen är ett av de viktigaste dokumenten för miljöutvecklingen av transportsektorn. Samtidigt fastnar den i historiska parametrar. I kapitlet kring utvärdering av tidigare styrmedel lyfts dieselfordonens positiva påverkan fram på sidan sju: *Att Sverige kunde minska utsläppen med 37 gram mellan 2006 och 2010 (= 19,8 %), medan EU 15 bara reducerade med 22 gram (= 13,4 %) kan i huvudsak förklaras med växande andel dieslbilar.* Det låter bra, men samtidigt låser det fast oss i ett beroende av fossila bränslen i ytterligare de många år som dessa bilar används. Hur rimmar detta med målet?

Hade dessa fordon i stället körts på biobränslen, hade klimateffekten varit flera gånger större. Kanske utredningen i stället borde beklagat utvecklingen, och slå fast att *"tyvärr gjorde den ensidiga satsningen på fossila dieselfordon att utsläppen inte reducerades med*

mer än 37 gram. Hade samma antal fordon gått på de effektiva biodrivmedel, kanske tillverkade i Sverige, hade reduktionen varit avsevärt större”.

Vi säger inte att utredningen har fel i vad den skriver, men skall vi nå utredningens mål räcker det inte med så begränsad reduktion, och ansatsen måste vara mer positivt visionär.

5. Omfatta hela fordonsparken

Utredningen konstaterar redan i sin tolkning av direktiven att alla fordonsslag omfattas, men att vägtrafiken bör stå i centrum för utredningens arbete. Denna avgränsning synes bli långt snävare när det gäller att prioritera utredningens arbete och resurser och att lägga fram konkreta förslag. Här är intresset mycket större för nybilsförsäljningen (cirka 250 000 bilar/år) än den totala befintliga fordonsflottan (cirka 4,5 miljoner bilar), trots att utredningen mål endast kan uppnås om även befintliga fordon tas om hand. Med utredningens fokus på kostnadseffektiva åtgärder är det knappast rimligt att föreslå en mycket omfattande utskrotning av befintliga bilar, och därför behövs konkreta och välgrundade förslag på hur befintliga fordon framförda på fossila drivmedel kan konverteras till förnybara drivmedel och el – annars nås inte målen.

Inom vägtrafiksektorn är fokus huvudsakligen på personbilar, trots att lastbilar står för den snabba ökningen av både transportkilometrar och klimatpåverkan. Ett omfattande utredningsarbete kring elektrifiering av lastbilar förslår inte långt när det gäller att nå utredningens mål i denna del; här är de förnybara drivmedlen omistliga och biodiesel, ED95 och LBG troligen mest centrala för 2030-målet eftersom kommersialisering av DME ligger längre fram.

Inom personbilssektorn är fokus huvudsakligen på privatbilar, bl.a. med ett förslag till bonus-malus-beskattnings (i stora drag identiskt med vad huvudsekreteraren lagt fram tidigare), trots att cirka 60-70 % (varierar över tid) av nybilsförsäljningen avser förmåns- och tjänstebilar. Inom denna del är fordonsbeskattningsen ett trubbigt instrument och andra, starkt styrande åtgärder måste föreslås.

6. Well-to-wheel, inte tailpipe

I utredning slås fast att *”Enligt Riksrevisionen (2011) var den genomsnittliga bränsleförbrukningen 16 procent högre för en ny etanolbil än för en bensinbil och Kågeson och Jonsson (2012) fann att ett urval fordonsgasbilar hade i genomsnitt 18 procent högre utsläpp per km när de körs på bensin än motsvarande bilmodell som bara kan köras på bensin”*. Detta uttalande används för att avvisa biobränslefordon. Men räknar man in den minskade klimatpåverkan från biobränslena är reduktionen mycket större, därtill är resonemanget om förbrukningen vid bensindrift bakvänt eftersom själva utredningens syfte är att avsluta användningen av fossila bränslen.

En utredning för perioden fram till 2030 måste basera sina emissionsdata på relevanta data. tailpipe data, som bilindustrin under många år gömt sig bakom, duger inte. Vi vill se well-to-tank, eller ännu hellre well-to-wheel data, där både drivlinans energieffektivitet och bränslets energi- och klimatprestanda gör sig gällande. Det finns i rapportens bakgrundskapitel åtskilliga resonemang om well-to-wheel som vi

huvudsakligen kan ställa oss bakom, men när utredningen presenterar skarpa förslag återgår man till tailpipe, t.ex. avseende förslaget om fordonsbeskattning

7. Samhällsekonomisk nytta

Direktiven anger att de åtgärder utredningen föreslår skall vara samhällsekonomiskt lönsamma. Var exakt den samhällsekonomiska gränsen ligger kan diskuteras – i framtiden ser vi de verkliga kostnaderna för klimatpåverkan på samhället, - men den är betydligt bredare än utredningens *”Det är inte säkert att merkostnaden för att byta till biodrivmedel kan reduceras särskilt mycket på kort sikt. Om andelen biodrivmedel ska fortsätta öka utan allvarlig belastning på statens ekonomi måste därför en större del av kostnaderna bäras av konsumenterna”*.

Tvärtom menar vi att nyttan av att satsa på en mångfald av bränslen och tekniker bör kunna ge ett samhällsekonomiskt värde.

Vi vill också påpeka att ”samhällsekonomiskt lönsam” har två helt olika innebörder. Den ena (och tyvärr vanligaste) är att det är endast de lönsamma åtgärderna som ska genomföras. Det låter ju bestickande men om vi har i åtanke att kalkylerna bygger på nuvarande och historiska samband är det inte lika givet. Vad händer om de ”samhällsekonomiskt lönsamma” insatserna inte räcker för att nå målet? Det enkla svaret är att då nås målet inte.

Ett annat och i detta sammanhang klart vettigare sätt att se på begreppet är mål ska uppnås på samhällsekonomiskt bästa sätt. Med en sådan metodik blir resultatet en mix av de kostnadseffektivaste insatserna som krävs för att det faktiskt ska nås. Så uppfattar vi utredningens uppdrag.

8. Rättvisepinciper visavi effektivitet

Utredningen har ett starkt rättvisepatos i den mening att man betonar vikten av att varje gram koldioxid beskattas lika och upphöjer det till en princip som överordnas de verkliga resultaten. Det gäller till viss del mellan olika samhällssektorer och mycket uttalat inom t.ex. personbilsbeskattningen, trots att ”skatt efter bärkraft” är en antagen princip i beskattning och den svenska koldioxidbeskattningen vilar just på grunden att olika sektorer har olika betalningsförmåga innan t.ex. konkurrenskraften hämmas.

I det fordonsbeskattningsförslag som lagts synes man medveten om att de allra bästa fordonen behöver en särskild initial knuff, medan de klimatmässigt allra sämsta köps av konsumenter med rätt liten priskänslighet. Trots det väljer man att föreslå en helt linjär beskattning, vilket att döma av t.ex. de franska erfarenheterna skulle få mycket begränsad effekt. Utredningen bör tona ner sin ambition att behandla varje gram koldioxid lika, till förmån för det som faktiskt är utredningens syfte, att uppnå en fossilbränsleoberoende fordonsflotta 2030.

9. Energieffektivitet visavi förnybarhet

Vi delar utredningens irritation över att bilar framförda med förnybara drivmedel inte alltid är så effektiva som man kan önska, och delar övertygelsen om att alla fordon

måste bli mycket effektivare. Det är också i linje med EU:s ofta bortglömda effektivitetsmål för år 2020. Ökad effektivitet är särskilt viktig när vi ska lämna fossila drivmedel bakom oss, och därmed behöver mer förnybara drivmedel utan att det ska gå ut över tillgången på livsmedel.

Ändå är detta inte en effektivitetsutredning; slutmålet är en fossilbränsleoberoende respektive –fri fordonsflotta, och att presentera åtgärder som leder till effektivare fordon som fortsatt drivs med fossila drivmedel är att svika uppdraget.

10. Transportsnålhet

För att nå såväl EU:s som de svenska nationella målen om begränsad klimatpåverkan kommer inte den förväntade tekniska utvecklingen av fordon och bränslen att räcka till. Trafikverket bedömer att det nationella målet går att nå, om en kombination av transportsnålt samhälle och tekniska åtgärder genomförs redan till 2030. Detta innebär bland annat att biltrafiken måste minska med 20 procent till 2030, vilket kraftigt avviker från de prognoser som ligger till grund för regionplanering och pågående åtgärdsplanering. Kort sagt måste var femte svensk bil bort från vägarna för att miljömålen ska kunna nås.

Den trafik- och samhällsplanering som bedrivits de senaste 50-60 åren har gett bilen ett stort försprång som genom fortsatta väginvesteringar kommer att kvarstå. Exempelvis innebär både Västsvenska paketet och Stockholmsöverenskommelsen massiva satsningar på nya motorvägar vilket innebär ett ökat beroende av bil för resande i respektive region, och åtminstone för Stockholmsregionens del (det saknas idag en konsekvensbedömning av det Västsvenska paketet som helhet) en kraftigt ökad andel bilresande på bekostnad av övriga färdstätt.

GB anser att avsnittet "Transportarbete med bil" väsentligen bör fördjupas inte bara med resonemang om kopplingen mellan samhälls- och trafikplanering utan med ett backcastingperspektiv som visar hur den pågående "predict-and-provide"-paradigmen i denna planering kan justeras i en riktning som når de transportpolitiska målen. Även i övrigt bör den bidra till att en tillgänglighet till arbetsmarknad, samhällsfunktioner osv kan tillhandahållas för medborgare och näringsliv samtidigt som de transportpolitiska hänsynsmålen om miljö inklusive begränsad klimatpåverkan samt hälsa och trafiksäkerhet kan nås. Med fördel kan denna åtgärds- och effektanalys ta avstamp i Trafikverkets planeringsunderlag om klimat och energi. För att nå klimatmålen måste enligt Trafikverkets målbild tre olika områden bidra – Transportsnålt samhälle, Energieffektivisering samt Förnybar energi.

11. Utredningens referensprognos och anpassningar till utredningen

11.1. Drivmedelspriser

Referensprognosen, likväl som 2050 arbetet, bygger på EIA:s arbete. Den indikerar en långsam ökning av råoljepriserna. Även här menar vi att ett sådant antagande, som ligger så vitt vi kan bedöma långt från verkligheten. Prognosen förutsätter ett råoljepris på 100 dollar fatet 2016 – men redan idag ligger priset över 100 dollar, och har så gjort under lång tid, trots att många av de länder som konsumerar mest olja under samma tid

har haft ekonomisk recession. Utredningen diskuterar dessa antaganden och landar i ett troligt pris-scenario på 70-150 dollar fatet under perioden fram till 2050, en prognos som låser fast utredaren i ett omöjligt resultat.

Utredningen ger också sken av att råoljepriset och drivmedelspriserna är kommunicerande kärl, trots att vi den senaste tiden sett hur en tilltagande brist på diesel lett till särskilt snabba kostnadsökningar här (för varje mängd olja kan bara en viss andel diesel tas fram). Detta förstärks regionalt av bestämmelser om att sjöfarten i Östersjön måste övergå från närmast bunkerolja till diesel av nästan samma kvalitet som vägtrafiken – vilket i sig bedöms ge en kostnadsökning till år 2015 på ca 0,80-1,20 kr/l.

11.2. Fordonsflottan

Utredningen prognosticerar i sin referensprognos en fortsatt hög andel dieselfordon, ca 60 %. Vi kan inte se annat än att denna prognos bygger på de senaste årens utveckling, och ifrågasätter verkligheten i detta. Det är en passiv och icke dynamisk prognos, som dessutom strider mot uppdraget att uppnå en fossilbränsleberoende fordonsflotta så som vi tolkar det – ingen politisk instans vi talat med menar att en dieselsandel på 60% uppfyller "fossilbränsleberoende".

Personbilsflottan antas vidare öka med 0,9 procent per år till en flotta på 6,3 miljoner bilar 2050. Vi menar att samhället inte gagnas av en sådan utveckling, och att de senaste årens utveckling pekar åt ett annat håll. Utredningen diskuterar dessa antaganden, inklusive "Peak Car", men anser ändå att antalet registrerade fordon inte kommer att minska under de kommande decennierna.

Med en 50% större fordonsflotta än idag blir det avsevärt svårare att nå fossilbränsleberoende och -fri målen; det nås genom en kombination av ökad andel biodrivmedel och el, effektivare fordon och färre körda mil i färre bilar. Utredningen bör därför lägga konkreta förslag på hur fordonsflottan långsiktigt kan minskas (eller åtminstone inte ökas med 50%).

Motsatt gäller utvecklingen av bussflottan – utredningen menar utan något mer djuplodande resonemang att den inte kommer öka i omfattning, vilket är märkligt med tanke på den snabba ökningen av kollektivtrafiken vi ser idag. Vi bedömer också att kollektivtrafiken kan ha en viktig roll för att snabbt skapa en trygg, lokal efterfrågan på förnybara drivmedel, såsom den gjort för biogas i många kommuner. Det är ledsamt att utredningen inte ser någon sådan roll.

11.3. Fordonsflottans utsläpp

Referensprognosen anger att genomsnittet på utsläpp för nya bilar 2050 är 95 gram CO₂/km. Detta är naturligtvis fel. Den svenska nybilsflottan har under knappa tio år gått från utsläpp kring 200 gram CO₂/km till 138 gram år 2012, lägre om klimatnyttan från biodrivmedel enligt EU:s förnybarhetsdirektiv räknas in.

EU har beslutat att nya bilar högst får släppa ut 95 gram CO₂/km i genomsnitt år 2020, och det är troligt att ett mål på 70-75 g CO₂/km kommer att beslutas för år 2025. För år 2050 diskuteras mål på ungefär halva denna nivå.

Svensk bilindustri vill avvakta något med de långsiktiga målen, med hänvisning till den snabba tekniska utveckling som sker nu, men bedömer i princip att målet kan nås med hjälp av elektrifiering, hybridisering och förnybara drivmedel (om deras klimatnytta får tillgodoräknas). Utredningen betonar att Sverige de senaste åren gått från "sämst i klassen" till utsläpp under EU:s genomsnitt, med den snabbaste förbättringen av alla EU-stater. Varför utredningen menar att Sverige framöver åter ska bli klart sämre än genomsnittet i EU är svårt att förstå och passivt; utredningen bör föreslå konkreta åtgärder för att detta inte ska ske.

I utkastet till kapitel 8 anges just den tekniska potentialen till effektivisering: *"Sammanfattningsvis bör det vara möjligt att nå 70 g/km till 2025 och 50 g/km för nya personbilar på ett kostnadseffektivt sätt. Med antagande om att konventionella fordon (inklusive hybrider) når 85 g/km till 2030 och att eldrivna har en förbrukning på 17 kWh/100km når 50 g/km med 41 procent el av körsträcka. Samtidigt halveras energianvändningen (el och bränsle) per kilometer för nya personbilar mellan 2012 och 2030, från 53 kWh/100km till 26 kWh/100km. Det gäller såväl inom EU som för Sverige".*

Utredningens kapitel kring klimatpolitikens förutsättningar visar mycket tydligt i bild 2.5 att vägtrafiken utsläpp minskat de senaste åren. Detta tillsammans med en minskad användning av transportmedlet bil är två trender och positiva indikatorer för framtiden.

11.4. Transportarbete bil

Persontransportarbetet med bil anges ha ökat mellan 1990 och 2010 med 19%. Detta tas som underlag för prognoser om fortsatta ökningarna i referensprognosen. Faktum är dock att vi ser kraftiga minskningar i både sträcka vi färdas med bil och sålda drivmedelsmängder, de senaste åren. Referensprognosen borde bejaka den nya utvecklingen, eftersom den visar att en förändring inte bara är teoretiskt möjlig utan redan sker och därmed kan förstärkas.

Utredningen diskuterar detta men finner ändå att även om vi får en avtagande tillväxt i transportarbetet per capita med bil, så kommer det att öka. Detta ifrågasätter vi starkt. Relativt enkla insatser som trängselskatter minskar antalet bilresor med upp till 20%, med vägavgifter på våra motorvägar som i flera europeiska länder skulle ha en större effekt och renodlad road pricing skulle kunna göra ännu mer. Dessutom utan kostnad för statskassan; här förväntas vi oss konkreta förslag från utredningen.

11.5. Teknikutveckling fordon

Utredningen anger att biodiesel knappast kommer att öka på marknaden, att elbilar introduceras i låg takt och kommer att vara för dyra, och att etanol E85 som fordonsbränsle minskar. Utredningen visar på en lång rad prognosantaganden som visar varför vi aldrig når till ett fossilfritt 2030. Men detta kan knappast vara utredningens syfte; den ska istället visa på vägar att nå målet. Vi har sett hur teknikutvecklingen överraskar även experterna, och inte minst ett högt energipris kommer att påverka utvecklingen positivt.

Sammantaget gör utredningen vissa justeringar på de underlag som bland annat ligger till grund för Färdplan 2050. Vi finner dock att anpassningarna är omotiverat små. På

andra ställen i utredningen (nuvarande kapitel sju) anges att *"efterfrågan på personbilstransporter"* lär minska med 20% till 2030. Bättre, men även här ser vi en större potential. Vill Sverige nå en Fossilfri Fordonsflotta 2030 måste de positiva trender vi ser inom en rad områden de senaste åren bejakas och stöttas med incitament. Det är lättare att förstärka en utveckling efter ett trendbrott, men väldigt svårt att skapa trendbrott.

Slutord

Gröna Bilister hyser mycket starka förhoppningar till Sveriges möjligheter och vilja att ställa om fordonsflottan till fossilbränsleoberoende 2030 och fossilbränslefri senaste 2050. Utifrån detta har vi också välkomnat utredningen, både som princip och i praktisk handling när den presenterades. Vår oro är nu dock stor att utredningen inte levererar det underlag för snabb och långtgående omställning som ingår i dessa mål. Vi står till utredningens rådighet för att, i den mån vi kan, bidra till att målen uppfylls.

Alingsås, Solna och Stockholm

Jakob Lagercrantz, Joanna Dickinson och Mattias Goldmann