



Uppsala 2003-11-20

Synpunkter inför utredningen om introduktion av förnybara fordonsbränslen

Gröna Bilister har följande utgångspunkter för det fortsatta arbetet:

- **Vi är för en snabb ökning av andelen bibränslen för fordonsdrift.**

Den av EU beslutade referensnivån på 5,75 procent förnybara drivmedel år 2010, räknat i energi-innehåll, är ett lägsta anständighetskrav. Konkret innebär det t.ex. att:

1. Låginblandning av etanol i all svensk bensin bör genomföras snarast. En femprocentig inblandning är ett viktigt första steg mot uppfyllandet av EU-direktivet.
2. Regeringen bör begära att EU snarast upphäver taket på 5 procent etanol i bensin, då minst 10 procent är tekniskt möjligt och miljömässigt intressant.
3. Offentlig sektor bör till år 2006 stegvis ha fasat ut sina inköp av fossila bränslen för fordonsdrift för att stimulera teknikutvecklingen. Det finns nu bilar för förnyelsebara bränslen i alla storleksklasser.
4. Offentlig sektor bör systematiskt ställa krav avseende utsläpp av koldioxid i all sin upphandling av transporter.
5. Beskattningen av bränslen och fordon bör utformas på ett sätt som gör det ekonomisk intressant för slutkunden att välja miljöfordon och förnybara bränslen.

- **Vi är emot varje förslag som innebär en låsning vid en viss teknik för lång tid framöver.**

Förslaget att varje bensinstation ska ha en pump med förnyelsebart bränsle innebär idag de facto krav på etanolfpumpar eftersom tillgången på och intresset för RME är mycket begränsat och andra former av pumpar (biogas, vätgas) är allt för dyra att installera.

En trolig negativ effekt av ett ev. ”pumptvång” är att ett stort antal bensinstationer i glesbygden kommer att läggas ner pga. av investeringen i en ny pump och tank inte är ekonomisk försvarbar för mindre bensinstationer med liten omsättning. Detta kommer att försämra servicen på landsbygden och även leda till längre körsträckor. Möjligheten för



dispens finns förstås, men en regel som endast fungerar med väldig många undantag är ett svagt instrument.

Sverige har tidigare låst fast sig i felaktiga teknikinvesteringar, t.ex. gällande bilar för motorgas och eldrift. Detta bör inte upprepas, vilket konkret innebär:

1. Pumpar för förnybara bränslen bör byggas ut i takt med efterfrågan, inte utifrån ett politiskt beslut om en förnybar pump på varje mack.
2. Kommuner, landsting och andra uppköpare bör uppmuntras att stimulera fram tillräckligt många köpare av bilar för förnyelsebara bränslen så att efterfrågan på bränsle ökar och att det därmed blir ekonomiskt intressant att anlägga pumpar.
3. Det är viktigt att en del av ökningsmålen uppnås genom försäljning av rena förnybara bränslen eller bränslen med hög andel av förnybara komponenter. Detta är avgörande för att stimulera teknikutveckling på fordonsidan.

- **Vi anser att konsumenten har rätt till långsiktiga och överskådliga regler.**

Det har hattats alltför mycket med svensk energi- och miljöbilsbeskattning. De regler som gäller är inte heller enhetliga eller tydliga i hela landet. Bristen på långsiktighet, konsekvens och tydlighet är en allvarlig hämsko för att uppnå EU:s mål för förnybara bränslen inom fordonssektorn. Vi begär att:

1. Undantaget från koldioxid- och energiskatt för förnybara bränslen för fordonsdrift förlängs.
2. Det reducerade förmånsvärdet för miljöbilar förlängs ytterligare. Förlängningen till 2005 är alltför kort för att skapa trygghet hos inköpare av tjänstebilar.
3. En nationell definition av ”miljöbilar” skapas. Idag skiljer sig reglerna åt, med egna definitioner i t.ex. Stockholm och Göteborg.
4. Staten genom ekonomiska medel bidrar till att finansiera verksamhet inom organisationer som verkar för större användning av förnyelsebara bränslen, exempelvis varierande typer av konsumentorganisationer.

- **Åtgärder för att öka andelen förnybara bränslen bör vara folkligt förankrade.**

Tidigare teknikintroduktion med t.ex. omfattande statliga medel för introduktionen av elbilar, har saknat folklig förankring och därmed troligen varit direkt kontraproduktiv. Gröna Bilister möter ständigt personer, organisationer och företag som avstår från att köra på förnybara bränslen eftersom de tidiga erfarenheterna varit så negativa. Utifrån detta anser vi att:

- Det måste skapas långsiktigt gällande ekonomiska och andra förutsättningar för förnyelsebara fordonsbränslen att överleva och framgångsrikt konkurrera med de fossila alternativen.



- **Vi anser att det krävs kraftfulla åtgärder för att minska vägtrafikens totala energianvändning.**

Dagens vägtrafik har stor energieffektiviseringspotential. En reduktion av det totala energibehovet minskar både koldioxidutsläppen direkt, men ökar även möjligheten att uppnå målsättningen för andelen förnybara bränslen. En kraftfull satsning på biodrivmedel vars koldioxideffekt direkt kompenseras av ökningen av det totala energibehovet i trafiken är ett nollsummespel. Att bryta och på sikt vända tillväxttenden i vägtrafiken samt minska den svenska fordonsflottans genomsnittliga energiförbrukning är av avgörande betydelse om trafikens koldioxidutsläpp ska minskas. Samtidigt ökar möjligheten att uppnå målet för förnybara bränslen. Utifrån detta anser vi att

1. Det måste skapas tydliga incitament för köpare att välja energisnåla fordon. Förutom bränslebeskattning skulle även fordonsskatten och föremånsbeskattningsregler kunna vara verktyg för att gynna energisnåla fordon.
2. Offentlig sektor bör systematiskt ställa stegvis skärpta krav på låg energiförbrukning och låga utsläpp av koldioxid i all sin upphandling av fordon.
3. En analys av de förväntade trafikökningar av större infrastrukturinvesteringar (både privata och offentliga) bör tvingande ingå i tillståndsprövningen och vägas mot de nationella klimatmål för transportsektorn. Om investeringen förväntas leda till en ökad trafikvolym och koldioxidutsläpp bör kompensande åtgärder krävas innan tillstånd kan beviljas.