



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Dnr 2010/151

Uppsala den 31 mars 2010

Remissvar från Gröna Bilister: Sveriges nationella handlingsplan för energi från förnybara energikällor

Sammanfattning

Gröna Bilister är positiva till denna handlingsplan, men kritiska till åtskilliga av förslagen, med följande huvudsakliga slutsatser:

1. Handlingsplanen bör utgå från ett bredare spektra av beslutade miljömål
2. Biobrännlemålet höjs från 10 till 20 procent och kommissionens möjlighet till dubbelräkning tas inte med
3. 2030-målet ”fossiloberoende fordonsflotta” bör tolkas som att de huvudsakligen framförs på förnybara drivmedel
4. Biodrivmedel undantas från beskattning också efter 2013 och beskattas därefter successivt i takt med att beskattningen av fossila drivmedel höjs, baserad på energiinnehåll och samlad klimatpåverkan
5. Kvotplikt för biodrivmedel avvisas då det hämmar utvecklingen
6. Miljöbilsdefinitionen skärps och en statsfinansiellt neutral, klimatbaserad fordonsbeskattning införs
7. Fokuseringen på inhemskt producerade biodrivmedel ändras till ett fokus på drivmedel med lägsta samlade klimatpåverkan
8. Investeringsstöd utgår från klimatnytta och en översyn görs av dagens samlade flora av stöd
9. Forskning och utveckling utgår ifrån klimatnytta samt en bedömning av var Sverige kan ta en ledande position
10. Beteendepåverkan blir en central punkt för kommande handlingsplaner

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till hur bilismens miljöpåverkan kraftfullt, skyndsamt och kostnadseffektivt kan minska. Vi har alltsedan vårt

grundande haft detta som huvudfokus och har i åtskilliga remissvar och flera egna skrifter gett omfattande förslag på hur detta bäst kan ske. Vi har också återkommande angivit att det behövs en övergripande handlingsplan, vilket alltså nu föreligger i förslagsform.

Vår utgångspunkt, och därvidlag skiljer vi oss från mer traditionella bilistorganisationer, är att Sverige ska vara en föregångare i omställningsarbetet. Vi är övertygade om att världen behöver föredömen att inspireras av, en roll som Sverige delvis axlat de senaste åren, men också att det är lönsamt för ett land som vårt att profilera sig som pådrivande inom hållbara trafiklösningar. I detta remissvar utvecklar vi detta i de delar som är relevanta för regeringens förslag till handlingsplan.

Bakgrund

Denna handlingsplan är formellt sett Energimyndighetens underlag till Sveriges nationella handlingsplan för förnybar energi i enlighet med direktiv 2009/28/EG och kommissionens beslut av den 30 juni 2009, alltså ett nationellt uppfyllande av förpliktelser från EU:s sida. Handlingsplanen ska visa hur Sverige når EU-målet om 49 % andel förnybar energi till år 2020, samt det för transportsektorn bindande sektorsmålet på 10 % förnybar energi till samma årtal.

Avgränsningar

Denna handlingsplan gäller huvudsakligen Sveriges nationella åtaganden utifrån EU:s bindande mål, och därmed inte relaterade åtgärder endast kopplade till nationella mål, även om detta också omfattas. Planen avser inte biogas, som har en särskild redogörelse, med en delredovisning presenterad den 15:e mars.

Handlingsplanen gäller hela energisektorn, medan vårt fokus är transportsektorn med huvudinriktning på de vägburna transportererna. Detta remissvar fokuserar endast på dessa delar av handlingsplanen. Vi har i tidigare remissvar lämnat synpunkter på mer avgränsade delar av hur Sverige kan komma att uppnå målen för transportsektorn, bl.a. har vi utförligt avvisat förslaget till kvotplikt på biobränslen som Energimyndigheten tidigare framfört. Vi har också konkret angett förbättringsmöjligheter för de hållbarhetsregler för biodrivmedel som regeringen är ålagd av EU att införa nationellt, med förslag från vår sida på liknande krav för de fossila drivmedlen. Dessa remissvar återfinns på vår webbplats och återges endast kort här.

Direktiv

Regeringens direktiv återges i rapporten, bl.a. ”Redovisningen ska innehålla en särskild redogörelse för biogas”, vilket på annan plats preciseras med ”strategin och de åtgärder som identifieras ska totalt sett inte påverkat statens utgifter, utan ska rymmas inom befintliga anslag.”

Vi menar att det är meningslöst att göra en långsiktig strategi om man är bunden av att inte öka kostnader eller minska intäkter för statskassan på kort sikt, och önskar att regeringen förändrar inriktningen för det fortsatta arbetet med biogas enligt detta.

Vi menar vidare att det är en suboptimering att behandla de förnybara bränslena separata från varandra, som regeringen uppdragit åt Energimyndigheten att göra med biogasstrategin.

Övergripande mål

För transportsektorn ska Sverige till år 2020 uppnå EU:s specifika mål om 10 % förnybar energi. Därutöver har riksdagen beslutat att Sveriges klimatpåverkande utsläpp år 2020 bör vara 40 procent lägre än utsläppen 1990, samt att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen

2008 var andelen biodrivmedel i vägtransportsektorn 4,9 %, trots att försäljningen av etanol E85 delar av året var mycket låg eftersom bränslet inte var konkurrenskraftigt gentemot bensin, att FAME-inblandningen var nära noll vintertid p.g.a. vissa upplevda kallstartproblem och att fordonsmarknaden för biogas upplevde ett rejält avbräck genom Volvos produktionsstopp. Med nuvarande utveckling når vi 10 % biodrivmedel redan år 2011-12, särskilt om regeringen förverkligar vad man aviserat gällande en höjd beskattning av fossila drivmedel, tillåtelse att iblanda 10 % etanol i all bensin och en storsatsning på biogas för fordonsdrift. Redan utan några tillkommande åtgärder bedömer också Energimyndigheten i föreliggande handlingsplan att Sverige överträffar målet med 30-40 procent.

Det är viktigt att notera att teknikutvecklingen de senaste åren varit snabbare än tidigare. Det är viktigt att bygga prognoser på vad som är tekniskt möjligt om rätt förutsättningar föreligger. Det höga oljepriset 2008 gjorde att bilindustrin presenterade en lång rad innovationer, Volvo DRIVE är ett nationellt exempel. Många av de utvecklingskurvor som återges av Energi-myndigheten är exponentiellt växande, vilket inte överensstämmer med marknadsutvecklingen, och baserade på föråldrade kurvor för marknadsutveckling. Vi behöver bygga framtida prognoser och förväntningar på de senare årens utveckling.

Ur perspektivet av kommande utsläppsmål är det anmärkningsvärt att regeringen nu hotar ta bort det sänkta förmånsvärdet för etanol/gas/hybridfordon, skattesubventionen av miljöbränslen och planerar en importstruktur enligt kvotutredningens förslag (se nedan). Utredningar har visat att när incitament plötsligt försvinner kan försäljningen av miljöfordon minska med så mycket som 40 %, vilket försvårar måluppfyllelsen och omintetgör Sveriges position som ledande i omställningsarbetet.

Vi delar Naturvårdsverkets bedömning att ett mål på 20 % för år 2020 är mer rimligt, vilket också är en förutsättning för att nå regeringens mål om fossiloberoende år 2030. Ett mål på enbart 10 % till år 2020 skulle vara direkt hämmande för teknik- och marknadsutveckling och skulle med stor sannolikhet omintetgöra de senaste årens miljardinvesteringar i en omställning till miljöbilar och biobränslen.

Energimyndighetens förslag saknar helt ambitioner bortom 2020, och anger endast att Sverige ska nå av EU beslutad biobränsleandel. Vi önskar istället en klar, långsiktig inriktning att fasa ut de fossila drivmedlen till förmån för biodrivmedel med högt ställda klimat- och hållbarhetskrav, helt i linje med regeringens mål om fossiloberoende fordonsflotta till år 2030.

Myndigheten anger att ”Utan stöd till forskning och innovation är sannolikheten mycket låg att målet om 10 % förnybar energi i transportsektorn kan realiseras till 2020 med hjälp av *inhemskt producerade* biodrivmedel baserade på prioriterade råvaror, vilket är vad nuvarande forsknings- och utvecklingsinsatser syftar till”. Vi delar VTI:s synpunkt; ”För en liten öppen ekonomi som Sveriges är vikten av specialisering och internationell handel erkända varför måluppfyllelse enbart med inhemsk producerade biodrivmedel inte är effektiv även om det skulle vara förenligt med reglerna kring den inre marknaden”. Närheten till den lokala marknaden kommer i sig att främja svensk produktion, men generellt sett innebär fotosyntesen att biobränslen från grödor i

områden med större solinstrålning har lägre klimatpåverkan. Vi föreslår att alla vidare inriktningar på att specifikt stödja inhemsk produktion villkoras med att en större samlad klimatnytta kan uppvisas än för det mest sannolika importalternativet.

Utöver vår kritik mot de låga ambitionerna för de mål som relateras, är vi kritiska till att man ensidigt fokuserar på målet om 10 % förnybar energi i transportsektorn. I viss mån relateras också till EU:s bränslekvalitetsdirektiv, men alla andra politiskt beslutade mål lyser med sin frånvaro. Vi bedömer det som en allvarlig miss och menar att all framtida transport- och drivmedelspolitik också måste utgå från följande mål:

- Sveriges nationella klimatmål, med 30 procents minskad klimatpåverkan till år 2020 jämfört med år 1990. Eftersom transportsektorn står för en så stor del av Sveriges samlade utsläpp, är det orimligt att inte ha detta som en central utgångspunkt.
- EU:s kommande klimatmål inklusive bördefördelning mellan medlemsstaterna.
- Övriga för transportsektorn relevanta miljömål som berör bränsleanvändning, främst övergödande och försurande kväveutsläpp och hälsopåverkande kolväten och partiklar.

Begreppsdefinition

För 2020-målet på 10 % biodrivmedel gäller att vissa, av EU-kommissionen särskilt gillade, biodrivmedel räknas dubbelt i den nationella redovisningen. Därmed kan Sverige teoretiskt uppnå målet med endast 5 % biodrivmedel och det är inte troligt att man kommer att behöva 10 % biodrivmedel för att nå det eftersom åtminstone en del av produktionen kommer att vara utifrån prioriterade råvaror, bl.a. avfall och cellulosa. Det är oklart om det mål som Sverige nationellt antagit innebär 10 procent de facto, eller en lägre nivå utifrån kommissionens multiplikator. Vi menar att målet måste slås fast som att vara 10 procent av det samlade energivärdet, oberoende av multiplikatorer, samt (se ovan) att detta mål ska justeras till 20 procent.

Vidare är det oklart vad som avses med att ”Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen”. Exempelvis Sika har tolkat detta som att fordonen *ska kunna* framföras på förnybara drivmedel eller el. Detta mål är i huvudsak uppnått redan idag, då merparten av nya dieslbilar med enklare justeringar kan framföras på biodiesel och bensinbilar med mindre ingrepp kan framföras på etanol. Vi menar att en så snäv tolkning av ”oberoende” inte är rimlig, och föreslår att det istället ska tolkas som att fordonen i normalläget ska framföras på förnybara drivmedel eller förnybar el, med möjlighet till fossil backup om så krävs. Vi menar också att definitionen bör godkänna en mindre del fossila bränslen i de förnybara, såsom bensin i etanol E85 eller naturgas i biogas, utan att begreppet fossilbränsleoberoende äventyras.

En sådan tolkning är i linje med regeringens uttalande att målet är offensivt och ambitiöst, och innebär rimligen att målet för 2020 sätts betydligt högre än 10 %, i vart fall 20 %.

Kvotplikt för biodrivmedel

I denna handlingsplan för Energimyndigheten åter fram förslaget om kvotplikt för biodrivmedel, trots att det närmast unisont kritiserades i den remissvända som följde på myndighetens ursprungliga presentation av förslaget.

Energimyndigheten anger att ”Leverantörerna kommer att välja de billigaste drivmedlen för att

uppfylla sin kvot”, vilket i praktiken normalt sett innebär ökad låginblandning. Det är problematiskt eftersom vi närmar oss den maximala nivå som motorer avsedda för fossil bensin och diesel klarar. För att öka andelen biodrivmedel efter år 2020, vilket rimligen bör vara syftet men inte ingår i myndighetens uppdrag, är det alltså viktigt att fokusera på de koncentrerade rena och höginblandade drivmedlen. Det är också endast här vi kan tjäna som föredöme för övriga världen, vilket vi bedömer som centralt för ett litet land – de höjningar av låginblandningen som en kvotplikt framför allt leder till har redan genomförts i åtskilliga andra länder, medan den höga andelen miljöbilar i Sverige stimulerar andra länder till förändringar.

I linje med myndighetens antagande att bränslebolagen av ekonomiska skäl kommer att satsa på låginblandning, kommer de koncentrerade miljöbränslena att förfördelas och på sikt försvinna. Detta tar bort den ur beteendesynpunkt mycket viktiga aspekten av att konsumenter gör ett val. Det gör även att branschens investeringar på över en miljard kronor i tankanläggningar kommer att vara bortkastade.

En kvotplikt innebär också att Sverige till år 2020 praktiskt taget enbart fokuserar på FAME för diesel och etanol för bensin, vilket innebär en missad chans att stimulera andra biodrivmedel, inklusive eldrift och biobaserade dieselbränslen, samt energibärare som vätgas. Energimyndigheten inser detta gällande biogas och eldrift som föreslås ligga utanför kvotplikten, men drar inga generella slutsatser av det, trots att det rimligen bör leda till att den kvotplikt som föreslås måste förändras i grunden för att inte låsa fast oss i de biobränslen som dominerar idag.

Energimyndigheten anger att ”En kvotnivå som inte är tillräckligt hög riskerar att bli hämmande för en användning utöver låginblandade biodrivmedel”. Vi delar denna farhåga och ser det som det främsta argumentet emot kvotplikten. Vi delar också bedömningen att ”kvotnivån behöver ligga en bit över den av EU beslutade ambitionsnivån för transportsektorn för att det ska ge tillräcklig stimulans utöver låginblandade biodrivmedel i bensin och diesel.” Därför är det särskilt märkligt att Energimyndigheten föreslår kvotnivåer långt under de 10 % biodrivmedel som EU kräver av Sverige till år 2020 – ska den dynamiska utvecklingen av biobränslemarknaden inte hämmas, behövs ju tvärtom ett avsevärt högre mål, i linje med vad myndigheten själv konstaterar.

Teknikutveckling

Energimyndigheten anger att ”nya tekniker för framställning av biodrivmedel är ett prioriterat utvecklingsområde. Kommersialisering av nya tekniker för biodrivmedelsproduktion är en stor utmaning med stora kapitalkostnader, långa ledtider i verifieringsfasen och höga risker. Med de nya teknikerna menas här de produktionssätt som använder råvaror som framhålls som prioriterade i förnybarhetsdirektivet: avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel och material som innehåller både lignin och cellulosa, och där biodrivmedlen ännu inte finns kommersiellt tillgängliga”.

För dessa tekniker föreslås skattebefrielse (se nedan). Därutöver anges att ”Det kan även behövas en bredare analys av hur staten ytterligare kan stödja en kommersialisering av de nya teknikerna. Ett exempel kan vara investeringsstöd för denna typ av anläggningar på grund av de stora kapitalkostnaderna.” Vi delar myndighetens bedömning och beklagar att man inte sett det som en del av detta uppdrag. Vi vill dock avråda från en ytterligare vidgad flora av riktade, tillfälliga stöd, ofta baserade på politiska nycker snarare än på en optimering av tillgängliga ekonomiska resurser.

Biogas

När det gäller biogasen noterar Gröna Bilister det delbetänkande som presenterades den 15:e mars och som möttes av massiv kritik från marknaden såväl avseende de kriterier som utredningen gavs, och utredningens upplägg. Främst måste anföras att utredningen använder ett mycket snävt begrepp för samhällsekonomisk analys som helt bortser från dynamiska effekter och utvecklingspotential. Gröna bilister föreslår att denna utredning återremitteras, och ges nya direktiv inom ramen för en biobränslestrategi inom ramen för Energimyndighetens rapport.

Beskattning

Energimyndigheten föreslår en möjlighet till fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel fram till år 2019, men begränsar på annan plats detta till fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel som kommer från de typer av råvaror som EU-kommissionen angett som prioriterade. Detta innebär i klartext att regeringen *inte* föreslås ansöka om fortsatt skattebefrielse för andra typer av biodrivmedel, vilket allvarligt skulle hämma utvecklingen och skulle innebära en onödig anpassning till EU-kommissionens tämligen godtyckliga lista över vilka tekniker som är prioriterade. I planen föreslås också specifikt att produktion av biogas från annat än avfall, t.ex. vall eller betor, inte medges skattenedsättning, vilket vore olyckligt och dessutom svårhanterligt om det används en mix av råvaror i biogasprocessen. Vi menar att det är avgörande för biodrivmedlens introduktion på marknaden att incitament finns kvar tills de når omkring 15 % marknadsandel.

Energimyndigheten har tidigare föreslagit att energiskatt påförs på biodrivmedel, däremot inte koldioxidskatt för de drivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna i förnybarhetsdirektivet. Energibeskattningen föreslås baseras på energiinnehåll istället för volym. Vi delar myndighetens bedömning att biodrivmedel inte ska vara för evigt skattebefriade, och att de efter år 2013 stegvis kan påföras viss beskattning, utifrån energiinnehållet. Den nuvarande skattemässiga skillnaden gentemot de fossila drivmedlen bör dock minst bestå, i enlighet med klimatberedningens förslag till utökad beskattning av bensin och diesel. Hur biodrivmedlen ska beskattas behöver utredas ordentligt och vi konstaterar att Energimyndigheten inte ens tittat på frågan. Vi uppmanar regeringen att snarast tillsätta en utredning om detta, utifrån att biobränsleaktörerna tydligt och tidigt behöver veta vilken beskattning de har att vänta efter år 2013, inklusive vilka former av biodrivmedel som eventuellt fortsatt skattebefrias.

När det gäller prisdifferentiering av bränslen menar vi att regeringen betydligt aggressivare skall avkräva deklARATIONER av den fossila kolandelen i alla bränslen, och lägga styrande avgifter därefter. Detta system är redan på plats i USA (Kalifornien) och syftar till att på marknaden omöjliggöra för de mest fossilstinna bränslena. Energimyndigheten behandlar detta i rapportkrav från bränsleleverantörer.

Planen går endast igenom beskattningen av drivmedel, inte av fordon. Vi har på annan plats klargjort vikten av ett kostnadsneutralt fordonsbeskattningssystem baserat på fordonets faktiska klimatpåverkan och som inte i onödan urholkar statskassan när andelen bilar med låga utsläpp ökar. Kombinerat med detta föreslår vi en skyndsam skärpning av miljöbilsdefinitionen, aviserad sedan flera år tillbaka men inte utredd, presenterad, remissbehandlad eller genomförd. Vi hänvisar till tidigare material från oss för en utförlig presentation av dessa förslag.

Implementering av bränsle kvalitetsdirektivet

Regeringen anger i proposition 2008/09:163 att bränslekvalitetsdirektivets möjligheter till

högre låginblandning (10 % i bensin respektive 7 % i diesel) ska implementeras skyndsamt i Sverige. Energimyndigheten utgår i denna rapport från att detta sker ”redan från och med år 2010”, ett märkligt antagande eftersom det är allmänt känt att regeringen inte lagt fram något sådant förslag. Vi uppmanar regeringen att skyndsamt göra detta.

Bränslekvalitetsdirektivet ställer dessutom upp krav på växthusgasminskning över livscykeln för bränslen. Kraven och kriterierna är likartade de som återfinns avseende hållbarhetskriterier i Förnybarhetsdirektivet. Gröna Bilister har i särskilt remissyttrande framfört våra synpunkter på den svenska implementeringen av hållbarhetskraven, inklusive att liknande krav bör tas fram för de fossila drivmedlen. När de fossila bränslen fräntas de krav som läggs på förnybara bränslen snedvrids marknaden, samma krav skall naturligtvis gälla för alla energibärare inklusive el till fordon.

Vi stödjer en utveckling med sociala och miljömässiga krav på bränslen, men det skall gälla alla bränslen, såväl fossila som förnybara. Vi noterar även att frågor som extern landanvändning (ILUC) diskuteras idag för de förnybara drivmedlen men inte för de fossila. Detta menar vi är en snedvridning av konkurrensförhållandena på marknaden.

El i transportsektorn

Energimyndigheten bedömer att en ökad användning av el inom personbilstrafiken kan komma att utgöra en viktig del i utvecklingen mot att öka andelen förnybar energi i persontransportsektorn. De föreslår ett nationellt demonstrationsprogram för elbilar och laddhybrider med en omfattning på cirka 1 500 fordon och en budget på runt 500 miljoner SEK under en fyraårsperiod. Vi avvaktar fortsatt en bedömning av hur pass kostnadseffektiv en sådan ensidig inriktning på elbilar är, och påminner berörda aktörer om att Vägverkets och Naturvårdsverkets bedömning att utsläppsminskningar för biogasfordon är mer omfattande än för elbilar, baserat på nordisk elmix, med ytterligare större vinster om man istället baserar bedömningen på EU:s elmix eller på marginalel.

Energimyndigheten påstår att ”det samlade stödet till etanol- och biogasbilar [är] idag större än till el- och laddhybridbilar”, utan att ange någon källa till påståendet eller belägga det med några siffror. Vi bedömer att uppgiften är korrekt endast om man ser till det totala beloppet, medan stödet per fordon inte kan sägas vara större för dessa typer av fordon. Återigen önskar vi att myndigheterna förmår lämna teknikfixeringen bakom sig och istället fokuserar på klimat- och miljönyttan.

Forskning och utveckling

I förslaget presenteras vad som anges vara ”nödvändig forskning och innovation” utifrån biobränslemålet, bl.a. följande:

- Sverige har minst en internationellt erkänd och framgångsrik forsknings- och innovationsmiljö inom området systemeffektiva drivmedel. Denna har vidareutvecklat ett faktaunderlag som underlättar val av framtida energibärare (inklusive el) med hög systemeffektivitet, låg miljöpåverkan och en plan hur de kan integreras med befintliga drivmedel. Särskild vikt har lagts på förnybara drivmedel som kan ersätta diesel.
- Ökad produktion av biogas möjliggörs genom optimering i produktionsledet. Detta kan få betydelse främst i nya anläggningar men även generera högre effektivitet i befintliga.

- Fullkedjedemonstration, inklusive en flotta med anpassade fordon, av ett biodrivmedel med hög systemeffektivitet såsom DME.
- FUD för att nå effektivare förbränningsmotorer.
- Reduktion av förluster i drivlina, reducerat vikt och färdmotstånd.

I mycket stödjer vi Energimyndighetens syn på FUD. Utan fortsatt stöd riskerar utvecklingen att stagnera, men vi noterar även att denna utveckling är beroende på utveckling som styrs lika mycket av marknad och omvärld som av strategiska forskningsplaner. År 2000 levererade Volvo huvudsakligen bensinbilar till den svenska marknaden. Få inom Volvo hade trott att bensinbilen till 2010 helt skulle ersättas av etanol- och dieselbilar. Men så skedde. Att år 2009 räkna upp vilka drivmedelsformer som bör gynnas år 2020 strider mot just den inriktning mot ny teknik som myndigheten säger sig ha, och en större flexibilitet är därmed önskvärd.

Energimyndigheten anger dock själv att vissa av dessa projekt, bl.a. DME-satsningen, knappast bidrar till att nå 2020-målet, vilket stärker våra tvivel om det är en riktig satsning.

Vi önskar en samlad översyn av dessa projekt för att säkerställa att de är kostnadseffektiva, effektivt bidrar till att uppnå beslutade mål och fokuserar på områden där Sverige har eller kan väntas få en ledande position.

Beteenden

Avslutningsvis saknar vi ett tydligare fokus på att genom en klok prispolitik och omfattande informationsarbete låta marknaden styra utvecklingen. Vi har sett en utveckling där tågresandet ökar radikalt redan vid så ”låga” bensinpriser som 12-13 kronor litern. Expertis inom SIKA har länge sagt att det krävs priser på 25 kronor litern för att få till en förändring. Verkligheten visar något annat, och vi menar att det finns en outnyttjad potential i medborgarnas förändrade resvanor.

Energimyndighetens förslag till handlingsplan har knappast alls med beteendepåverkan och -förändring, vilket är en mycket besvärande miss eftersom här finns en mycket stor potential till att uppnå en minskad klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn. Detta behöver stimuleras med ökad information, t.ex. en tydlig energimärkning av fordon enligt Konsumentverkets förslag, kampanjer, i linje med vår egen ”Inte Bilen Under Milen” och ekonomiska styrmedel, t.ex. kollektivtrafikkort för den som skrotar sin bil. Vi önskar att detta tydligt utreds av regeringen, men bedömer det inte som självklart att Energimyndigheten är bäst lämpad att göra detta.

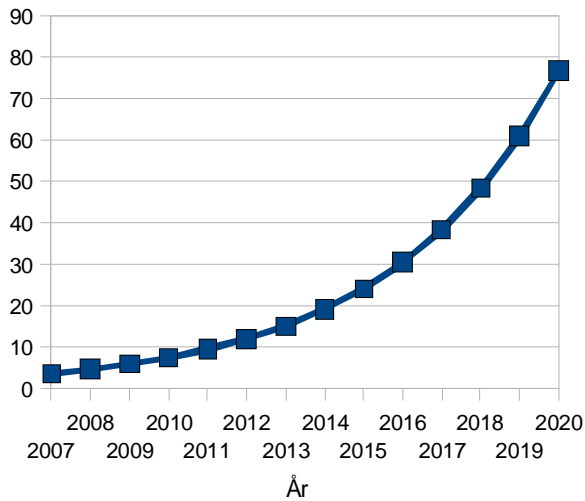
Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar gentemot det av Energimyndigheten framförda förslaget.

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann och Jakob Lagercrantz

Biobränsleandel i procent till år 2020 med 2007-2008 års ökningstakt på 26 procent per år.



För att endast nå 10 % biodrivmedel år 2020 med en jämn utveckling, ska andelen biobränslen i den totala bränslemixen öka 0,43 % per år, innebärande att ökningstakten måste minska från 2007-08 års nivå på 26 % till endast 8 % år 2010 och endast 5 % år 2020, se nedan.

