

Uppsala 2004-05-26

Miljödepartementet

103 33 Stockholm

Synpunkter på delbetänkandet av utredningen om förnybara fordonsbränslen SOU 2004:4

Gröna Bilister, Sveriges enda miljödrivna trafikantorganisation, tackar för tillfället att delge sina åsikter och framför nedanstående synpunkter utifrån delbetänkandet av utredningen om förnybara fordonsbränslen.

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

Den av EU beslutade referensnivån på 5,75 procent förnybara drivmedel år 2010, räknat i energi-innehåll, är ett lägsta anständighetskrav. Vi ställer oss också bakom utredningens förslag att slå fast 3 procent som ett vägledande mål för år 2005. På längre sikt än 2010 måste andelen förnybara drivmedel öka betydligt utöver 5,75%.

Vi förespråkar därför en rad åtgärder:

Låginblandning: Genom låginblandning av förnybara bränslen kan den befintliga fordonsparken minska sin förbrukning av fossila bränslen utan att en ny tankningsinfrastruktur behövs. Detta är ett viktigt steg för att snabbt kunna uppnå målet på 5,75 procent förnybara drivmedel. Konkret innebär detta:

- Låginblandning av etanol i all svensk bensin bör genomföras snarast. En femprocentig inblandning är ett viktigt första steg mot uppfyllandet av EU-direktivet.
- Regeringen bör begära att EU snarast upphäver taket på 5 procent etanol i bensin, eftersom åtminstone 10 procent är tekniskt möjligt i många fordon redan idag och samtidigt miljömässigt intressant.

Höginblandning/rene biobränslen: Teknikutvecklingen och marknaden för fordon som kan använda höginblandade/rene biobränsle bör stimuleras för att långsiktigt kunna öka andelen biobränsle utöver de nivåer som är tekniskt möjligt genom låginblandning och den befintliga fordonsparken. För att stimulera denna teknikutveckling föreslår vi att en viss andel av biobränslen bör säljas som höginblandade/rene biobränslen.

Konkret föreslår vi t.ex. att:

- Offentlig sektor till år 2006 fasar ut sina inköp av fossilbränsle drivna fordon för att stimulera teknikutvecklingen och marknaden för bilar som kan använda förnybara bränslen. Gröna Bilisters årliga presentation av "Miljöbästa Bil" visar att det redan idag finns miljöbilar i alla storleksklasser. Vi avvisar därmed utredningens inställning att detta först kan ske år 2008.

- **Vi stödjer åtgärder som kraftigt minskar energiförbrukningen i vägtrafiken.**

Att minska den höga energiförbrukningen i vägtrafiken är centralt för att reducera sektorns utsläpp av växthusgaser och landets beroendet av bränsleimport. Samtidigt försvarar vägtrafikens höga energiförbrukning att uppnå EU:s mål av 5,75 procent förnybara drivmedel år 2010. Varje reduktion av sektorns energibehov minskar utsläppen av växthusgaser, men gör det också betydligt mer realistiskt att uppnå en högre andel av förnybara bränslen, givet de begränsningar på resurs- och produktionssidan att tillhandahålla stora mängder förnybara bränslen inom loppet av några få år. Åtgärder för att minska trafiksektorns energiförbrukning bör därför vara en prioriterad och integrerad del i strategin att öka andelen av förnybara drivmedel. En konkret åtgärd är t.ex. att:

- Offentlig sektor bör systematiskt ställa krav avseende utsläpp av koldioxid i all sin upphandling av transporter.

- **Vi är emot förslag som innebär en lösning 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 etanolpumpar eftersom tillgången på och intresset för RME är mycket begränsat och andra former av pumpar (biogas, vätgas) i de flesta fall är dyrare att installera.

Idag är biogas, etanol och RME biobränsle som finns på marknaden för fordonsdrift, men även andra bränsle som t.ex. DME, metanol, syntetiska dieselbränsle ur biomassa och vätgas kan bli aktuella i en nära framtid.

Denna mångfald visar att det vore olyckligt att så kraftfullt favorisera ett bränsle, E85, som det nu liggande förslaget skulle innebära. Detta innebär konkret:

- Pumpar för förnybara bränslen bör byggas ut där det finns efterfråga och en potential att uppnå hög försäljningsvolym, inte utifrån ett politiskt beslut om en förnybar pump på varje mack. I dagsläget finns enligt SEKAB 98 publika stationer med möjlighet att tanka etanol. Ökningstakten har senare år varit ungefär 10 pumpar per år. Vi bedömer att denna nivå kan ökas betydligt snabbare utan att äventyra stationernas lönsamhet genom ett strategiskt val av placeringen och påminner i detta sammanhang bensinbolagen om det tidigare löfte som exempelvis OKQ8 avgivit, innebärande att bolaget åtog sig att etablera en etanolpump varje gång det i en kommun fanns tio etanolbilar. Att uppfylla detta anständighetskrav skulle i dagsläget innebära ca 250 etanolpumpar.
- Kommuner, landsting och andra uppköpare bör uppmuntras att stimulera fram tillräckligt många köpare av bilar för förnyelsebara bränslen så att efterfrågan på höginblandade/rene biobränslen ökar och att det därmed blir ekonomiskt intressant att anlägga pumpar. Gröna Bilisters egen granskning av kommunernas miljöbilsarbete (se www.gronabilister.se) visar att några kommuner ligger väl framme i detta arbete, medan andra ännu inte har kommit gång.
- Bränslebolagen bör som kollektiv åläggas att redovisa att en viss andel av den totala försäljningen av förnybara bränslen i Sverige sker i höginblandad/ren form. Detta är viktigt för att stimulera teknikutvecklingen och marknaden för miljöfordon. Hur fördelningen fördelas bolagen emellan eller geografiskt inom landet bör inte detaljregleras för att tillåta för kostnadseffektiva lösningar. På vilken procentnivå

andelen minst bör ligga och hur den kan utvecklas över tiden måste utredas utifrån tillgänglighet till bränsle och kostnadseffektivitet.

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

Det har hattats alltför mycket med svensk energi- och miljöbilsbeskattning. Bristen på långsiktighet, konsekvens och tydlighet är en allvarlig hämsko för att uppnå EU:s mål för förnybara bränslen inom fordonssektorn. Vi begär att:

- Undantaget från koldioxid- och energiskatt för förnybara bränslen för fordonsdrift bör slås fast för minst en femårsperiod, så att det inte blir föremål för kortsiktiga, hastiga förhandlingar om skattenivåer, tak för tillverkningsvolymerna hos producenterna av biobränslen etc.
- Regeln om reducerat förmånsvärde för miljöbilar förlängs ytterligare. Förlängningen till 2005 är för kort för att skapa trygghet hos inköpare av tjänstebilar.
- En nationell definition av ”miljöbilar” skapas. Idag skiljer sig definitionerna mellan olika orter i Sverige.
- Staten genom ekonomiska medel bidrar till att finansiera verksamhet inom organisationer som verkar för en ökad användning av förnyelsebara bränslen, exempelvis varierande typer av konsumentorganisationer.

- **Åtgärder för att öka andelen förnybara bränslen måste vara kostnadseffektiva**

Även vid introduktionen av biobränslen bör kostnadseffektivitet vara en ledstjärna. Tvingas ett kraftigt utbyggt distributionsnät av t.ex. E85 fram lagvägen, blir de initialt försålda kvantiteterna per tankställe mycket låga enligt utredaren. Vi bedömer det som betydligt mer kostnadseffektivt att kräva låginblandning av biobränsle i all bensin samt att kräva/stimulera utbyggnaden av tankställen för höginblandade/rene biobränslen på ställen med hög försäljningspotential.

I en introduktionsfas bör kostnadseffektiviteten för biobränsle för fordonsdrift, uttryckt i kronor per reducerat kilo koldioxid, jämföras med andra biobränslen för fordonsdrift samt låginblandning av biobränslet i fossilt bränsle. Vi avvisar därmed resonemang om att av kostnadseffektivitetsskäl istället satsa på biobränsle för exempelvis husuppvärmning.

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

Vissa tidigare teknikintroduktioner med t.ex. omfattande statliga medel för introduktionen av elbilar, har saknat folklig förankring, och har inte ledd till långsiktigt framgångsrika resultat. Satsningar utan bred förankring kan bli kontraproduktiva.

Experter från Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Vägverket och Vinnova skriver i sitt gemensamma yttrande att pumpförslaget kan ”genom sina höga kostnader, leda till en motreaktion som kan fördröja den långsiktiga introduktionen av förnybara drivmedel som är nödvändig”. Vi ställer oss bakom detta uttalande. Detta innebär konkret:

- Introduktion av biobränsle bör ske parallellt med en process för att folkligt förankra användningen av miljöfordon och biobränslen för fordonsbruk.

Göteborg, 2004-05-26

Michael Koucky
Ordförande för Gröna Bilister