



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar från Gröna Bilister: Energieffektiviseringsutredningen (SOU 2008:25, SOU 2008:110)

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som kostnadseffektivt leder till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken. Gröna Bilister har i en lång rad remissvar, rapporter och andra dokument lämnat synpunkter på hur en nationell politik bör utformas på detta område. Dessa förslag finns på vår hemsida. I detta remissvar utgår vi strikt ifrån de förslag som anges i Energieffektiviseringsutredningens delbetänkande "Ett energieffektivare Sverige" och slutbetänkandet "Vägen till ett energieffektivare Sverige". Vi fokuserar enbart på de förslag som rör trafik, med huvudfokus på bilism (övriga förslag ligger utanför vårt verksamhetsområde och mandat).

Upplägget på vårt remissvar följer del- och slutbetänkandena, i de för remissvaret tillämpliga delarna.

Bakgrund

Utredningens uppdrag är att lämna förslag till utformningen av en nationell politik för EU:s ministerråds direktiv om effektiv slutanvändning av energi och energitjänster. I utredningen har deltagit en lång rad experter, även från intresseorganisationer – men ingen med miljö eller hållbar utveckling som utgångspunkt för det egna arbetet. Det är anmärkningsvärt att utredningen haft representanter från Svenskt Näringsliv och Svenska Petroleum Institutet, men inte från någon miljöorganisation. Vi förutsätter därför att miljöorganisationers remissyttranden ges stor tyngd i den fortsatta behandlingen.

Övergripande om effektivisering

Effektiviseringspotentialen i samhället i stort och transportsektorn mer specifikt är mycket stor, och har stort sett inte realiserats. Inom privatbilismen har fordonen tvärtom blivit allt mindre energieffektiva på senare år; den svenska marknaden har i allt högre grad fokuserat på relativt stora, tunga och motorstarka fordon med dålig energieffektivitet. Angelägna initiativ för att öka energieffektiviteten i samhället i stort och transportsektorn specifikt har också lagts ner eller skrinlagts, så som Nuteks tidigare teknikupphandling och samma myndighets hemligstämplade rapport om den mycket omfattande potentialen för energieffektivisering.

Utifrån denna bakgrund är en sammanställning av effektiviseringspotentialen och konkreta förslag på hur denna potential kan realiseras mycket angelägen. Vi bedömer det dock som felaktigt att ensidigt behandla energieffektivisering utan att ha minskad klimatpåverkan som övergripande mål. Med några enkla exempel kan man se hur fel en sådan approach kan leda:

- En omställning från biogas- eller etanolbilar till dieslbilar (vilket vi i praktiken ser på den svenska marknaden i skrivande stund) innebär en ökad energieffektivitet, men en förvärrad klimatpåverkan.
- En utbyggnad av eldriven personbilstrafik innebär ökad energieffektivitet, men minskar vår klimatpåverkan (jämfört med bilar framförda på förnybara drivmedel) endast om elen framställs av förnybar råvara.

Vidare kan energieffektivisering ske på bekostnad av andra miljömål som riksdag och regering beslutat. Utifrån detta uppmanar vi regeringen att i den fortsatta behandlingen säkerställa att energieffektiviseringsbeslut genomförs med hög prioritet, men säkerställande att inte andra miljömål åsidosätts.

Utredningens utgångspunkter

På transportområdet har utredningen till stora delar utgått ifrån Sikas bedömningar för år 2020. Sedan Sika genomförde denna bedömning, har regeringen uttalat att bedömningarna baserats på ett orealistiskt lågt oljepris. En bedömning utifrån ett högre oljepris hade rimligen gett andra slutsatser. Därtill har Sika av naturliga skäl inte tagit med den senaste tidens politiska beslut på transport- och klimatområdet (bl.a. EU:s beslut om högsta tillåtna genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya bilar). Vi bedömer att Sika missbedömt utvecklingen bl.a. på följande områden:

- Bränsleförbrukningen för personbilar kommer att minska med cirka 30 procent 2001-2020, snarare än de 17 procent Sika anger.
- Ökningen av godstransporter kommer att bli minst lika stor på järnväg som på väg, snarare än de 18 respektive 30 procent Sika anger.

Vidare är vi kritiska till att Sika inte alls differentierar mellan olika former av bränsleförbrukning och därmed inte ger något mervärde för den omställning till förnybara drivmedel och eldrift som nu sker i snabb takt för den svenska personbils- och bussflottan.

Utredningen har också till stora delar utgått från Per Kågesons analys av möjligheter att ändra transportslagsanvändning från 2007. Kågesons antaganden har tagits för sanna, trots att åtskilliga aktörer irågasatt hans slutsatser, bl.a. påståendet att ”de fyra transportslagen är mer komplementära än konkurrerande”. Vi bedömer det som en helt felaktig och kontraproduktiv utgångspunkt bl.a. utifrån att

- Inrikesflyget på senare tid kraftigt minskat på grund av allt snabbare tågtrafik, vilket skulle förstärkas om Sverige fick den av regeringen aviserade snabbtågbanan.
- Allt fler betydande aktörers önskan att transportera gods huvudsakligen på järnväg snarare än på väg, vilket tydliggör det aktiva val mellan transportslag aktörer gör.
- Framgångsrika projekt för att få vanebilister att byta till kollektivtrafik för sina resor till och från arbetet.

Kågeson anger också att ”koldioxideffektiviteten av byte från bil till buss eller tåg i allmänhet är liten”, baserat på en europeisk studie från 2003. Vi ifrågasätter denna studies relevans för svenska förhållanden och därmed för utredningens arbete, eftersom den svenska bränsle- och elmixen är så skild från europeisk. Med över 90 procent ”ren” el och en hög andel biodrivmedel i kollektivtrafiken, kombinerat med Europas mest bränsleslukande personbilspark, är förutsättningarna helt andra i Sverige än i studien som ligger till grund för utredningens arbete.

I ”övergripande beräkningsförutsättningar” anges den genomsnittliga förbrukningen och årliga körsträckan för olika transportslag. Här saknas en framtidsprojektion, och inte heller finns den senaste tidens utveckling med, med en snabbt sjunkande genomsnittlig årlig körsträcka och en snabbt sjunkande genomsnittlig förbrukning för nya bilar.

Utredningen påstår helt felaktigt att ”den genomsnittliga bränsleförbrukningen i nya E85-bilar har ökat kraftigt under de två senaste åren”, utan att ange någon källa – troligen har utredaren passivt godtagit DN Motors kampanjartade påståenden på detta område. Tvärtom har det de senaste åren kommit en lång rad mer bränslesnåla etanolbilar, så att snittförbrukningen sjunkit snabbare än för personbilssektorn som helhet.

En övergripande utgångspunkt för utredningens förslag borde vara teknikneutralitet. Vi har med bekymran sett hur regeringsrepresentanter vid skilda tillfällen föreslagit en särskild behandling av vissa typer av lösningar, såsom när forskningsminister Leijonborg föreslog fördubblad miljöbilspremie för elbilar, och vi uppmanar regeringen att i framtiden avstå från sådana förslag samt att rensa nuvarande lagstiftning och ekonomiska styrmedel från sådana favoriseringar. Tidsbegränsade undantag kan dock vara lämpliga för att påskynda ny, angelägen teknik.

Regeringen bör i den fortsatta behandlingen uppmärksamma att utredningen på transportområdet är baserad på en rad tveksamma, felaktiga och ofullständiga antaganden om framtiden. Den övergripande slutsatsen utifrån detta är att det är möjligt att åstadkomma större effektiviseringsvinster än vad utredningen anger.

Utredningens uppdelning

Utredningen behandlar områdena bostad, service och transporter helt separat, trots att de hänger samman och trots en mycket bred samsyn om att åtgärder såsom beskattning i hög grad bör harmoniseras mellan olika sektorer. Utredningen konstaterar också att ”Planeringen av infrastruktur, trafik och bebyggelse bör samordnas bättre”. Bland de områden där en framtida politik bör föreslå åtgärder som berör flera sektorer samtidigt, bl.a.:

- Hejdad city sprawl, där alltmer handel flyttar till externa lägen vilket medför ett ökat behov av transporter och ökar benägenheten att använda egen bil.
- Påskyndad omställning från varor till tjänster, vilket minskar transportbehovet.
- Möjlighet att utforma boende så att exempelvis laddande av elbilar och plug-in-hybrider underlättas.

Utredningen anger att ”Dessutom har elbilar andra positiva samhällseffekter i form av minskade utsläpp av växthusgaser, partiklar och andra föroreningar och minskat buller”. Den stuprörspolitik som karakteriserar såväl regeringens agerande som EU:s direktiv innebär att

inga av dessa vinster behandlas vidare i utredningen, vilket tydliggör svagheten med ett så avgränsat fokus.

Beskattning

Utredningen anger helt korrekt att ”beskattningen av drivmedel är ett kostnadseffektivt sätt att minska drivmedelsanvändningen”, och slår fast behovet av ”ett samlat styrmedelspaket för att energieffektivisera transportsektorn [inklusive] en höjning av skatten på fossila drivmedel”, med ett förslag på en skattehöjning med 75 öre per liter på bensin och diesel, motsvarande cirka en krona per liter i konsumentled. Det är också i linje med Klimatberedningens och Sika:s förslag, men Klimatberedningen föreslår därutöver en särskild skattehöjning på diesel som i nuläget har lägre skatt per energienhet än bensin. Samtidigt bör den förhöjda fordonsskatten för dieselbilar tas bort. Också denna förändring bör genomföras av riksdag och regering.

Vi konstaterar dock att den höjning som föreslås i nuläget (januari 2009) inte på långa vägar ens skulle återställa prisnivån till den nivå som rådde sommaren 2008, och att det inte är tillräckligt för att göra biodrivmedlen konkurrenskraftiga, varför regeringen bör välja en högre nivå på skattehöjningen och/eller skyndsamt bör införa kompletterande åtgärder.

Vi föreslår en ändrad fordonssbeskattning i linje med den franska bonus-malus-modellen, som mycket snabbt lett till en miljömässigt angelägen omställning av nybilsförsäljningen:

Skatt Storlek	Super- bonus (25 000 kr)	Stor bonus (10 000 kr)	Liten bonus (5 000 kr)	Neutral (0)	Liten malus (5 000 kr)	Stor malus (10 000 kr)	Supermalus (25 000 kr)
Supermini	0-40 g	41-80	81-100	101-120	121-140	141-220	221-
Small Family Car	0-40	41-100	101-120	121-140	141-160	161-220	221-
Large Family Car	0-40	41-120	121-140	141-160	161-180	181-220	221-
Executive	0-40	41-120	121-140	141-160	161-180	181-220	221-
Small MPV	0-40	41-120	121-140	141-160	161-180	181-220	221-
Large MPV	0-40	41-140	141-160	161-180	181-200	201-220	221-
Roadster sports	0-40	41-100	101-120	121-140	141-160	161-220	221-
Small Off- Road 4x4	0-40	41-120	121-140	141-160	161-180	181-220	221-
Large Off- Road 4x4	0-40	41-140	141-160	161-180	181-200	201-220	221-

Samtliga värden i tabellen avser antal gram fossil koldioxid per kilometer. Fordonsklasserna är Euro-NCAP:s.

Vidare föreslår vi en i grunden förändrad förmånsbilsbeskattning inklusiv avskaffandet av fritt drivmedel-förmån, fullt ut baserad på bilens klimatpåverkan, ett transportslagsneutralt reseavdrag, möjlighet för arbetsgivare att utan förmånsskatt förse anställda med

kollektivtrafikkort och/eller cykel, en utökade beskattning av fossila drivmedel i enlighet med Klimatberedningens förslag, en förändrad momsklassning av förnybara drivmedel, en kilometerskatt för tunga fordon och någon form av körsträcke baserad beskattning för bilar med mycket låg rörlig kostnad, såsom elbilar.

Många av dessa förslag (såsom reseavdraget och kilometerskatten) har redan utretts åtskilliga gånger och praktiseras sedan länge i andra länder, innebärandet att regeringen utan vidare tidsspill kan införa dem, vilket också föreslogs av Klimatberedningen.

Däremot behöver ”pay-as-you-drive”-systemet utredas; det testas nu med tusentalet bilister i Storbritannien och skulle rätt utformat ha stora positiva miljö- och trafiksäkerhetsvinster, men måste utformas så att den personliga integriteten inte hotas.

Också en klimatbaserad försäljningsskatt på begagnade bilar bör utredas, en sådan har införts i Tjeckien men det är ännu inte klart hur den utformas för att ge största möjliga effekt med en påskyndad utskrotning av klimatmässigt sämre fordon.

Vidare bör ett inkluderande av landstransporter i handeln med utsläppsrätter utredas vidare, i linje med vad Klimatberedningen (men inte denna utredning) föreslår.

Effektivisering av personbilar

Utredningens huvudfokus är vad som kan uppnås till år 2020. Likafullt är den effektiviseringspotential som utredningen utgår ifrån helt baserat på dagens teknik. Det innebär bl.a. att dieselmotorns fördelar i form av bättre energieffektivitet lyfts fram, trots att ett genomslag för HCCI-motorn, där bensindrift kombineras med dieseln energieffektivitet, bara är några år bort. Delar av underlaget, från KFB, är från år 2000, innebärande att inte ens senare års landvinningar med direktinsprutning av bränslet etc finns med. Inte heller finns elbilar med alls (däremot plug-in-hybrider), vilket är en betydande miss i underlaget eftersom de bedöms få ett omfattande genomslag kring år 2012-2015. I slutet av planperioden, kring år 2020, förväntas också bränslecellsfordon börja massintroduceras. Även dessa saknas i underlaget.

Också möjligheten och betydelsen av att minska nya bilar genomsnittliga vikt underskattas, med en angiven potential på bara sju procent från år 2005. Redan idag är denna viktminskning i stort sett uppnådd, genom ändrat konsumentbeteende. Mycket mer kan uppnås, dels genom att välja mindre bilar, dels genom att välja bilar tillverkade av lättare material och med annan utrustning än dagens. Exempelvis har Citroën visat en modell som med bibehållen säkerhet och komfort endast väger hälften jämfört med motsvarande modell av idag.

Vidare negligeras de klimatmässiga vinsterna med en omställning till förnybara drivmedel, vilket tydliggör svagheter med den ensidiga fokuseringen på energieffektivitet.

Också omställningen av personbilsparken är helt felaktigt framställd, genom att den avser förändringar 1990-2003. Sedan dess har nybilsförsäljningen i grunden förändrats, så att andelen tunga SUV:ar har minskat väsentligt medan andelen små bilar ökat kraftigt och den genomsnittliga motoreffekten nu sjunker. Vidare var underlaget inte ens korrekt då det togs fram; de 20 procent fyrhjulsdrivna bilar som Kågeson påstår att nybilsmarknaden bestod av 2003 var snarare fem procent. Det är uppseendeväckande att utredningen inte gjort några som helst egna beräkningar eller ens gjort en enkel faktagranskning av beräkningar som andra aktörer lagt fram.

Utredningen nämner EU:s kommande krav på högsta genomsnittliga utsläpp för nya personbilar och föreslår regeringen en successiv skärpning av målen till 70 gram CO₂/km år 2025. Det är beklagligt att regeringen inte varit pådrivande för ett sådant långsiktigt mål och regeringen bör ta till sig utredningens förslag, kompletterat med den differentiering mellan fossila och förnybara drivmedel som regeringen redan drivit. Vidare bör regeringen driva utsläppskrav även för lätta och tunga lastbilar, bussar och arbetsmaskiner, liksom utredningen föreslår, samt för mc.

Det bör dock uppmärksammas att klimatvinsterna av detta kan komma att ”ätas upp” av ett ökat transportarbete. Det är därför angeläget att införa kompletterande åtgärder, exempelvis:

- Högsta tillåtna utsläpp 95 gram koldioxid per kilometer år 2020, i enlighet med moderaternas förslag.
- Försäljningsstopp för nya bilar som enbart kan framföras med fossila drivmedel år 2015, i enlighet med centerpartiet och kristdemokraternas förslag.
- Användningsstopp för bilar som enbart kan framföras med fossila drivmedel år 2025, i enlighet med centerpartiet förslag.
- Skärpt miljöbilsdefinition från år 2010, se Gröna Bilisters förslag.
- Statligt mål för minskad årlig körsträcka per år och bil, se Gröna Bilisters förslag.
- Minskning av det totala antalet personbilar; se Gröna Bilisters förslag ”En miljon bilar bort med ökad välfärd” (med fokus på bilpooler, förbättrad kollektivtrafik, ökat distansarbete, videokonferenser och samåkning).

Vidare bör regeringens förslag på höjning av skattenivån för lastbilar med 45 procent förverkligas, men med en tydlig differentiering utifrån koldioxidutsläpp, såsom redan görs med personbilar.

Effektivisering av transporter

Utredningen granskar ett antal åtgärder för att öka effektiviteten i transportarbetet, åter utifrån Kågesons bedömningar som inte ifrågasätts eller ens kompletteras med andra åsikter. Bl.a. ifrågasätter vi påståendena att logistiken endast kan förbättras motsvarande någon procent av transportarbetet och att ökad samåkning endast kan ge mycket begränsade effekter. Också det passiva påståendet att ”försök med samdistribution har gjorts, men har ofta mötts av ointresse från leverantörernas sida” – varför görs ingen analys av vilka incitament som skulle öka leverantörernas intresse.

Dagens situation är i hög utsträckning ett resultat av felaktiga incitament. Det gäller exempelvis reseavdraget, förmånsbilsbeskattningen och fordonsbränslebeskattningen. Om dessa förändras, får vi också en snabb förändring av rese- och transportmönstret, exempelvis:

- Transportslagsneutralt (eller helt avskaffat) reseavdrag ökar samåkningen och andelen kollektivtrafik.
- Ändrad förmånsbilsbeskattning gör det mindre fördelaktigt att välja förmånsbil och ökar därmed andelen resor som sker på andra sätt.

- Beskattning av flygbränsle (eller utsläppshandel för flygtrafik) ökar andelen markbundna resor på medellånga sträckor.

Det är en betydande svaghet att detta inte fullt ut finns med i effektiviseringsutredningens underlag.

Tekniska lösningar för att öka varje fordon's effektivitet underskattas av utredningen, som exempelvis enbart beräknat besparingspotentialen vid införande av hybridteknik i personbilar, trots att vinsten är större i bussar, arbetsmaskiner och distributionsfordon.

Åtgärder för förändrat beteende

De åtgärder som bedöms ha störst effekt för att minska transportsektorns klimatpåverkan är beskattning (se ovan) och lagkrav på fordonen. Utredningen presenterar därutöver ett antal områden som kan minska transporterens klimatpåverkan. De synes vara närmast slumpmässigt utvalda och är i flera fall (t.ex. hastighetsövervakning) inte exempel på effektiviseringsåtgärder, utan exempel på åtgärder som minskar transporterens klimatpåverkan – vilket förstärker bilden av att det är olyckligt och svårt att ensidigt fokusera på effektivisering.

De åtgärder som presenteras utgår även här ifrån dagens teknik och politiska beslut, vilket innebär att man väsentligt underskattar potentialen för att minska transporterens energianvändning. Det gäller t.ex.

- Automatisk hastighetsövervakning, där vi i en snar framtid förväntas få hastighetsmätningar också *mellan* kamerorna, vilket väsentligt sänker genomsnittshastigheten och därmed energianvändningen.
- Eco-driving-utbildning, som redan idag ingår som en del av standardutrustningen för vissa bilar och som i framtiden bör bli obligatorisk för alla bilister.
- Ökat däcktryck, som i betänkandet utgår ifrån att det behövs kampanjer för att få bilister att kolla däcktrycket, medan det redan idag finns åtskilliga bilar med automatisk däcktrycksövervakning. Sådan utrustning är obligatorisk för alla nya bilar i USA och liknande lagstiftning diskuteras för EU.

Betänkandet anger att Klimp-projekt (finansierade av det nyligen avslutade statliga Klimatinvesteringsprogrammet) har näst högst energieffektiviseringspotential av samtliga granskade åtgärder. Vi är osäkra på om beräkningarna är korrekta, eftersom Klimp-projekten inte avser energieffektivisering utan omställningen till klimatbättre energianvändning (en dryg tredjedel av 2008 års Klimpbidrag gick till biogasprojekt, som är klimatomfattande mycket angelägna men som inte innebär någon energieffektivisering). Dock visar sammanställningen att Klimp var framgångsrikt i klimatarbetet och vi ser med stor oro på att detta bidrag ersatts av Hållbara Städer (samma budgetpost, samma anslag), med mycket mindre tydlig inriktning på minskad klimatpåverkan. Regeringen bör säkerställa att den omfattande erfarenheten av kostnadseffektiva klimatåtgärder som Klimp gav tas tillvara och att kommande projekt uppnår minst samma kostnadseffektivitet.

Vikten av konsumentupplysning underskattas av utredningen, som endast behandlar frågan på en tredjedels sida. Det förslag utredaren lägger fram om jämförbarhet av bränsleförbrukning

motsvarar den årliga sammanställning av alla nya bilars bränsleförbrukning som Konsumentverket gör, kompletterat med den energieffektiviseringstabell enligt EU:s vitvarukoncept som Konsumentverket föreslog för flera år sedan och som bilmärket Toyota redan använder i sin handel. Det är hög tid att detta förslag förverkligas, men med fossil koldioxid som utgångspunkt.

Gröna Bilister lanserade sommaren 2008, tillsammans med Legitimerade Sjukgymnasters Riksförbund, kampanjen ”Inte Bilen Under Milen”, med målet att vända den negativa utveckling som utredningen presenterar – att den genomsnittliga totala körsträckan ökat med 13 procent ökat med 13 procent 1995-2005. Regeringen bör säkerställa att sådana initiativ multipliceras och bör själv ta initiativ för att säkerställa att körsträckorna minskar.

Samhällsplanering

Huvuddelen av förslagen avseende samhällsplanering berör inte transporter, delvis på grund av den strikta uppdelning mellan olika sektorer som vi ifrågasätter (se ovan). Utredningen föreslår dock en ”samhällsstruktur som främjar resurssnåla transporter”. Högre prioriterat bör vara att främja ett minskat samlat transportbehov, t.ex. genom att underlätta bostadsnära handel, distansarbete och videokonferenser.

Utredningen anger att ”Samhällsplanering har långsiktigt en stor potential att skapa en samhällsstruktur med lägre transportintensitet och bättre samverkan mellan olika transportslag”, men utvecklar inte hur det ska ske, och påstår att ”[det] saknas underlag för att bedöma kostnader och potentialer”. Vi bedömer det som helt felaktigt; åtskilliga sådana beräkningar finns, bl.a. från Sika.

Klimatberedningen (SOU 2008:24) lämnade omfattande förslag avseende samhällsplanering, som är avsevärt mer långtgående och konkreta än denna utrednings. Vi uppmanar regeringen att genomföra dessa förslag i dess helhet.

Offentlig sektors särskilda ansvar

EU-direktivet ålägger medlemsstaterna att särskilt redovisa vilka åtgärder som ska genomföras för att offentlig sektor ska vara föregångare i omställningen till ett energieffektivare samhälle. I denna del, avseende transportarbetet, är utredningen svagare än de faktiska åtgärder riksdag och regering nyligen genomfört eller beslutat. Exempelvis har nyligen beslutats att alla personbilar som statliga myndigheter köper från 1 februari 2009 ska vara miljöbilar (med lägre krav för specialfordon).

Vi ställer oss bakom de förslag utredningen trots allt ger, såsom utbildning i sparsam körning för offentlig sektors anställda, ett uppdrag åt Vägverket att ta fram ett koncept för sparsam körning med arbetsmaskiner samt breddat ansvar för kommunal klimat- och energirådgivning.

Vi föreslår följande kompletterande åtgärder:

- Miljöfordonskravet på statliga myndigheter åläggs genom ägardirektiv också de statliga bolagen.

- Definitionen av miljöbilar, med bäring på de statliga fordonsköpen, skärps 2010 avseende högsta CO2-nivå (se Gröna Bilisters förslag).
- Statliga myndigheter åläggs att till 80 procent tanka ”rätt”, dvs det förnybara drivmedlet där så är möjligt.
- Statliga myndigheter åläggs att minska den genomsnittliga årliga körsträckan för samtliga fordon de använder, med förslagsvis tre procent per år.
- Statliga myndigheter åläggs att helt avstå från inrikes flygresor.
- Statliga myndigheter åläggs att fullt ut klimatkompensera samtliga resor som genomförs, i linje med vad riksdag och regering redan gör.
- Påskyndad utbyggnad av infrastruktur för laddhybrider och elbilar.
- Samordnad upphandling av energieffektiv teknik, inklusive laddhybrider och elbilar, förslagsvis genomfört av Nutek eller Vinnova, i linje med Klimatberedningens förslag.

Slutord

Gröna Bilister driver aktivt frågan om en ökad energieffektivitet i transportsektorn, men samordnar detta mål med arbetet för minskad klimatpåverkan och andra miljömål, liksom bättre hälsa och förbättrad trafiksäkerhet. Vi är kritiska till att denna samordning helt saknas i det föreliggande betänkandet, som vi menar också i övrigt uppvisar besvärande brister i de delar som avser transportsektorn. Delvis hänger detta samman med att utredningen i delar utgått från felaktiga, tveksamma, inkompleta, irrelevanta och föråldrade underlag.

Vi står till riksdagens, regeringen och övriga intressenters förfogande såväl när det gäller att fördjupa och konkretisera ovanstående förslag, som för övriga frågor inom området grönare bilism.

För Gröna Bilister den 24 januari 2009

Mattias Goldmann