

# HUR SKA BILISMENS MILJÖPROBLEM LÖSAS?

2007-07-10, Almedalen

## Beskrivning

Samtidigt som många miljöproblem har lösts står bilismen idag inför stora utmaningar på framförallt klimatområdet. Hur bör regeringens hållbarhetskommision hantera transportsektorn? Vilka erfarenheter från oljekommissionen bör utvecklas vidare? Hur ser en effektiv klimatpolitik ut?

## Medverkande

Per Kågeson, Fil. Dr. i miljösystemanalys och författare  
Bengt Kriström, professor och ledamot av hållbarhetskommisionen  
Stefan Edman, miljödebattör, författare och generalsekreterare i oljekommissionen  
Sven-Gunnar Persson, Riksdagsledamot (Kd)  
Ulf Perbo, vice VD BIL Sweden (moderator)

## Referat:

Ulf Perbo inledde seminariet med att poängtera att det faktiskt inte bara finns klimatproblem, utan även miljöproblem och presenterade därefter deltagarna.

## Per Kågeson

Per Kågeson presenterade sin syn på bilens miljöpåverkan och förslag på minskningar av densamma genom att presentera olika miljöproblem relaterade till bilen.

### **Avgasemissioner**

Betydande minskning men mindre än väntat bland annat på grund av:

- Växande andel dieslbilar
- Ökande andel tunga fordon dålig efterhandskontroll.
- Inom de närmaste 20 åren kan utbyte av hela fordonsparken, med partikelfilter på alla dieslbilar, elhybrider, plug-inhybrider och elbilar bidra till sänkta nivåer liksom fordon som går på gas eller DME. Troligen har vi då inga problem med luftkvaliteten 2025, men eventuellt kan vi ha fortsatta problem med NOX.

Han menade också att fordonstrafiken fortsatt kommer att bidra till miljöproblemen och berättade att det är betydligt sämre ställt med sjöfarten om inget görs. Vi får inte blunda för åtgärder i konkurrerande trafikslag.

### **Buller**

Vi har sett en obetydlig förbättring under de senaste 20 åren. Det finns stor teknisk potential för att minska fordonsbuller, speciellt från motorcyklar och personbilar. Det finns även en stor potential för att minska däckbuller, men skärpt lagstiftning krävs. Att använda bättre vägmateriäl är även det en möjlighet, som dämpar ljudet vid källan.

### **Slitagepartiklar**

Dubbdäck orsakar ett överskridande av luftkvalitetsnormen för partiklar, vilket får negativa följder i form av bland annat höga kostnader för vägunderhåll, bidrag till buller och ökad bränsleförbrukning. Man skall komma ihåg att dubbsäck endast ger ringa bidrag

till trafiksäkerheten i storstäderna, här är vi i behov av lagstiftning eller avgifter på dubbdäck, för det är en utmaning att i storstäderna lyckas minska andelen dubbdäck.

### **Klimatpåverkan**

Vägrafiken står för ca 25% av de klimatpåverkande utsläppen. Ur ett EU-perspektiv är det nödvändigt att minska dessa utsläpp. Sverige ligger på genomsnittet och inte sämre på grund av att mycket godstrafik transporteras på järnväg och sjöfart.

Fyra sätt att minska koldioxidutsläppen:

*Minska efterfrågan på transporter.* Det kan uppnås genom höjda kostnader, sänkta hastigheter och/eller bättre planering.

*Ökad effektivitet,* det finns en stor potential inom samtliga transportslag.

*Byte av transportslag.* Här ser vi en liten potential och höga kostnader.

*Byte av bränsle.* Här finns en stor potential, men det är även det kostsamt.

### **Biomassa**

Det finns en begränsad mängd med biomassa i Europa, endast 22% av efterfrågan. Omvandlingsförlusterna är 7-10 gånger större när man omvandlar ved till biodrivmedel än när man gör flis och pellets till värmesektorn. Det råder global konkurrens om råvaran och påverkan på livsmedelspriser syns redan, speciellt i Nordamerika men även i Asien där exempelvis Kina upplevt högre papperskostnader. Dessutom medför biomassan förluster för den biologiska mångfalden med ökad risk för avskogning. Den räcker i bästa fall till 10-20 % av drivmedelsförbrukningen

### **Minska oljeberoendet**

För att minimera konflikten med klimatmålet bör minskningen av oljeberoendet ske teknikneutralt och kostnadseffektivt. En låginblandning minskar oljeberoendet. Effektivare fordon och transportsystem minskar oljeberoendet vilket sällan nämns. Det sker dessutom utan konflikt. Även naturgas minskar oljeberoendet utan att öka utsläppen av klimatgaser. Däremot är höginblandning ett dyrbart sätt att minska oljeberoendet.

Vi ser att bilindustrin inte kommer att komma ner till målen för 2008. Det är därför enligt Kommissionen nödvändigt med gemensam lagstiftning i EU.

Sverige har fortfarande 20 % högre utsläpp från nya bilar än EU15. E85 i högförbrukande bilar ger dessutom ingen klimatnytta utan tar istället resurser. Varje alternativ bil måste vara bränslesnål. Fordonen skall användas i 20 år framåt, så läget kommer att vara radikalt annorlunda om 15 år, med stenhård konkurrens om råvaror.

Det finns en teknisk potential till ett bränsleförbrukningshalverande 2020. Vi bör satsa på lägre rull- och luftmotstånd, fordon av lättare material och inte minst bör vi skapa politiska styrmedel för användning av fordon med lägre prestanda. Vi har idag motorer som eldar för kråkorna vilket leder till en onödigt hög bränsleförbrukning.

### **Plug-in hybrider**

Plug-in hybrider kan köra 40-50 km på enbart el. Hälften av genomsnittsbilisten årliga körsträckor är kortare än 40 km.

Teoretiskt sett skulle 75% av all körning kunna ske med plug-in hybrider.

Idag stöds "miljöbilar" genom miljöbilspremie, sänkt förmånsvärde, befrielse från parkeringsavgifter och trängselskatt. Vi kan inte fortsätta med den typen av åtgärder. Kraven på miljöbilarna måste skärpas. Länder utan lika mycket skog har ett helt annat synsätt med mycket strängare krav på miljöbilar.

- Vi behöver hjälp att köra rätt. Det finns mycket att tjäna på att utbilda befolkningen i sparsam körning. Dessutom kan vi tjäna på en bättre övervakning, för svenskarna är dåliga på att följa hastigheterna. Det finns många åtgärder att vidta, rätt däcktryck, bättre trafikledning, inga onödiga saker på biltak är exempel på det. Om vi dessutom inför kilometer- och trängselskatt kan vi spara 10-20% utsläpp från trafik. En annan bidragande orsak är trafikstockning, köer ger 3-4 gånger högre bränsleförbrukning än trafik som flyter.

### **Markanvändning, barriäreffekter och landskapspåverkan.**

Detta är ett problem främst i storstäder och tätbefolkade länder, vi upplever förhållandevis få konflikter i Sverige, men förbifarter, rakare dragningar av vägar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är sällan problematiska. Däremot är behovet av ytterligare motorvägar i Sverige litet. 1+2, 2+2-vägar kan vara bra alternativ.

### **Global massbilism:**

Vill Sverige vara ett föregångsland kan vi mer än halvera bränsleförbrukningen genom effektivisering. Kopierar andra detta beteende kommer vi långt, men det kräver hög materialåtervinning vilket orsakar problem med ädelmetaller till katalysatorer och bränsleceller. Däremot är det inget problem vad gäller material till batterier. Det kräver också bra kollektivtrafik och effektiv samhällsplanering!

## **Bengt Kriström**

Bengt Kriström presenterade sitt föredrag om miljöpolitik och fördelning.

Teman:

Kostnadseffektiv miljöpolitik

Fördelning och miljö

Empiri

Reflektioner

### **Kostnadseffektiv miljöpolitik**

- Maximal miljövinst per satsad krona.

- Effektivitet, inte fördelning

Ekonomiska styrmedel ger i teorin kostnadseffektiva lösningar, och empirin ger gott stöd åt denna tanke. Vi kan använda ekonomiska styrmedel såsom skatter för att nå en lösning.

Vi kan då komma att få en lägre BNP, men vi kan tycka att det är värt det.

*Är svensk klimatpolitik kostnadseffektiv?*

Ä marginalkostnaderna utjämnade mellan källor? Nej, olika sektorer betalar exempelvis olika koldioxidskatt. Där finns det effektivitetsvinster att göra.

Är medlen fler än målen? Ja,

Används sektorsvisa mål? I så fall kan vi få en ineffektiv kostnadspunkt.

### **Fördelningsfrågor och miljö**

Miljöpolitiken måste ge effekter på konsumtion och produktion. Vilka är vinnare och vilka är förlorare när ekonomin ställer om sig, det borde vi studera.

Flera olika perspektiv är möjliga att ta, globalt, Europeiskt, Svenskt, tidsmässigt. Här begränsar vi oss till det svenska.

### **Empiri**

Miljöpolitikens kostnader fördelas ofta regressivt, vilket drabbar låginkomsttagarna hårdare. Intäkterna skapas progressivt, men uppfattningen att miljön är en lyxvara börjar

dock utmanas. Skatteväxlingen är i allmänhet regressiv, speciellt i växling mot löneskatter – koldioxid.

Varför?

Konsumtionsmönster av energivaror är högst för de med lägst inkomst och även regionalt, därför blir effekterna regressiva.

### **Slutsatser**

Fördelningsaspekterna är inte ointressanta i utformningen av miljöpolitiken och de kan påverkas via skattesystem eller via utsläppshandeln.

### **Åsikter**

Vi bör förenkla och omstrukturera energibeskattningen så att en del blir fiskal och en del blir en miljödel. Vi bör också bredda utsläppshandeln i Europa inklusive transportsektorn. Etanol bör behandlas symmetriskt i ett reformerat energiskattesystem, det vill säga ingen koldioxidskatt med energiskatt. Vi bör också byta miljömålen till ett avräkningsmål mot en europeisk nivå. Vi bör ha ett medel per mål.

### **Stefan Edman**

- Oljekommissionen har blivit nerlagd, men jag har blivit inbjuden för att berätta lite om vad man gjorde där, berättade Stefan Edman.

Vi jobbade ett halvår i den konstellationen, och arbetade fram många förslag. Hur snabbt kan Sverige komma ur ett oljeberoende och hur mycket kan vi minska vår användning av olja till 2020 löd våra frågeställningar. Det handlade mycket om sårbarheten i oljetillförseln, vilket också innefattar priset. Vår utgångspunkt var den internationella bedömningen att oljan kommer att bli dyrare. Minskade tillgångar tillsammans med en starkt ökad efterfrågan kommer det att leda till att vissa blir utan olja i framtiden, fortsatte han och presenterade sedan tre sektorer där vi enligt Edman bör sätta upp nationella mål.

### **Uppvärmning**

2020 bör ingen olja användas för att värma Sverige. Det är realistiskt om inte oljepriserna dumpas totalt.

### **Industrin**

Bör ha reducerat sin oljeförbrukning med 25-40 procent till 2020.

### **Transportsektorn**

Transportsektorn är till 94% oljeberoende i stort, men bara vägtrafik är 97% oljeberoende. Till år 2020 bör vi ha halverat användningen av bensin och diesel.

- Detta missuppfattades av massmedia som sa att hälften av bensinen skulle ersättas med etanol, men det är helt fel. Största delen måste ske genom en effektivisering av bilparken. Vi måste tillämpa ny teknik och byta ut vår bilpark som är 20% törstigare än EU15s genomsnitt. Merparten skall nå genom att främja utbytestakten genom att gamla bilar byts mot snålare bränslebilar. Vi vill ha mer moderna diesel- och hybridfordon. Dessutom kommer plug-in hybrider som alstrar sin egen el och laddas nattetid när det finns kapacitet i elnätet, Stefan Edman.

- Låga utsläpp skall ge låg skatt – höga utsläpp hög skatt, lade han till strax därefter.

-Vi måste eftersträva en logistisk effektivitet i den tunga sektorn. Mängden produkter som transporteras är lägre men tonkilometerantalet är högre, det vill säga transporteras längre. Vi måste effektivisera genom en hög verkningsgrad, optimerade rutter och en

bättre fyllnadsgrad. Det finns styrmedel för detta, kanske en väl utformad kilometerskatt på EU-nivå, menade Stefan Edman och sammanfattade utmaningen i tre punkter;

- Strategi
- Effektivitet
- Nya drivmedel.

Stefan Edman berättade att det finns olika typer av biodrivmedel, man kan bränna röta till gas, till exempel till biogas. Det finns också RME-bränslen. Antingen kan man blanda in dessa i fossila bränslen, eller köra med merparten förnybara bränslen. Så snart det går måste vi, enligt Edman, komma över till den andra generationens biodrivmedel som ger fler rullade kilometer per kvantitet bioenergiråvara som sätts in. Sedan visade han en kurva som visar hur långt man kan rulla med olika drivmedel. Man kan exempelvis rulla betydligt längre på svartlut än på raps. Kritiker säger att andra nationer bör göra detta eftersom vi är ett litet land och inte bör ägna oss åt sådant. Men, om vi kan sälja tekniken till länder som har större utmaningar än oss, till exempel ryssland så är det inte fel att koppla ihop det vi skall göra på hemmamarknaden med ett näringspolitiskt perspektiv till den globala marknaden, sade han.

- Om man bara räknar på effekten av climateffekter så är det ingen vits att utveckla det i Sverige, men om man tänker näringspolitiskt finns det en stor potential. Danskarna tog till exempel vindkraften rakt framför näsan på oss, vi ägnar oss för mycket åt pilotprojekt och behöver ”go to business”. Staten måste gå in med investeringsstöd som sen leder till marknadsekonomi, sade Stefan Edman.

- Remissvaren singlar nu in, ca 200 har kommit. Det är bra att alliansregeringen fortsätter arbetet, berättade Stefan Edman innan han presenterade sina tankar om kollektivtrafik.

### **Kollektivtrafik**

- Kollektivtrafiken behövs för att avlasta trafiken, jag skulle vilja föreslå ett pilotprojekt som skall testa nya idéer för kollektivtrafik på ställen där det finns underlag. ”Tänk tåg åk buss” är ett exempel. Till 2020 borde man kunna öka kollektivtrafikens andel med 30 % i tätorter med rätt förutsättningar. Dock kommer den ej vara suboptimerad i till exempel glesbygd utan underlag. Kollektivtrafiken kan kombineras med verktyg med mobilitetscentra – vad är det bästa förbindelsen mellan A och B och så vidare. Bilpooler och cykelpooler är alternativ, men på landsbygden och i glesbygden kan man få till andra modeller, berättade Stefan Edman som sedan behandlade Beteendefrågan.

### **Beteendefrågan**

- Vi måste samverka med de strukturer som finns. Att använda bilen när den är bäst och åka kollektivt när det är bäst. Vi kan ändra reseavdragssystemet så att arbetsgivare skall få bjuda sina anställda på kollektivtrafikkort. Vi bör också ändra ekonomisystem, då ändras även beteendet. Kunskap och information krävs, Sternrapporten och Al Gores film ledde till ökad kunskap och drivkrafter. Ju mer vi vet och ju mer vi förstår desto lättare är det att ändra beteendet, sade Stefan Edman.

- Just nu rör vi med två åror mot framtiden, den tekniska och den etiska. Vi kan inte bara nå målet med teknik. Har vi pengar över kommer vi att köra mer. Vi måste arbeta med våra värderingar och våra kunskaper, lade han till.

- Idag hade jag bland annat sett till att vi skrivit mer om bilar som drivs med el. Tidigare talade vi om biodrivmedel. Det blir en rysare på global nivå om vi skall ha mycket biodrivmedel, det kommer att uppstå stor konkurrens om användning av mark. Vi kommer aldrig att kunna ta fram så mycket biodrivmedel som behövs för att fylla behovet. Det kolliderar även med den biologiska mångfalden, avslutade Stefan Edman innan ordet gick till Jan-Erik Sundgren.

## Jan-Erik Sundgren

Jan-Erik Sundgren inledde med att betona vikten av transporter som en förutsättning för vår konkurrenskraft.

Transportsektorn är en viktig del i användningen av fossila bränslen. Bara liten del av den drivs av biobränslen och genererar 14 % av växthusgaserna. Utvecklingen av transportsektorn och ekonomiskt välstånd går hand i hand.

- Lagkrav är viktiga för att driva ner noxhalten och partikelhalterna. Nox sjunker i Sverige, men vi dras med den gamla bilparken. En snabbare utskrotning av äldre bilar ger miljöfördelar. Här är skrotningspremien ett bra initiativ, men det behövs fler insatser för ett generationsskifte i fordonsparken, det finns ett antal aktiviteter som pågår som kan ge lägre koldioxidutsläpp. Det arbetas med bränsleeffektivitet, hybrider, logistisk, bättre infrastruktur och förändrad körstil, sade Jan-Erik Sundgren.

- Vi kommer genom bränsleeffektiva fordon, bättre teknik, och bättre designad aerodynamik att uppleva fortsatt minskade koldioxidutsläpp från kommersiella fordon. Detta arbete kommer att fortsätta genom ökad effektivisering, det finns nya metoder som ständigt utvecklas. Svensk fordonsindustri ligger långt framme i detta avseende då det finns en stor kompetens inom området, som tillsammans med statliga satsningar inom universitet och högskolor kommer att leda långt. Det betyder mycket för företag som AB Volvo som behöver rekrytera en stor kompetens i framtiden, fortsatte han.

Jan-Erik Sundgren visade därefter en bild på en motor, och förklarade;

- En förbränningsmotor för diesel fungerar i många fall väldigt bra med biobränslen. Det kommer att ske en enorm utveckling av bland annat batterier och bränsleceller som är mycket spännande.

Därefter visade han en bild som beskrev energitätheten i olika bränslekällor.

- För att få samma energi hos ett batteri som hos en liter diesel krävs väldigt mycket batteri, vi behöver utveckla batterierna mer, sade Jan-Erik Sundgren.

Sedan berättade han att EU nyligen har lagt fram en teknologiplattform för biobränslen och konstaterade att vi inte får låta det goda bli det bästas fiende. Vi får inte låta den svenska kunskapen om förnyelsebara bränslen gå oss förbi. Vi har idag bland de lägsta användarna av dieselbränsle i fordonsparken, men en hållbar mobilitet kräver teknisk mångfald, menade Sundgren.

- För att fordonsindustrin skall kunna bidra till att minska miljöeffekterna är samverkan med det offentliga samhället och politiker viktig. Genom riktade satsningar på forskning kan vi säkerställa att svensk fordonsindustri kan konkurrera globalt. Vi behöver en fokusering och en harmonisering, sade Jan-Erik Sundgren.

- VI behöver också en tydligare fokusering på forskning runt miljöfrågor relaterade till fordonsindustrin, en standardisering och harmonisering av ny teknik på EU-nivå. Och en ändamålsenlig infrastruktur. Det måste exempelvis finnas fler tankställen för nya bränsleformer, sade Jan-Erik Sundgren.

En annan idé kan enligt Jan-Erik Sundgren vara att miljömärka biobränslen. Återigen tryckte han på vikten av standardisering och harmonisering på EU-nivå.

- Vi kan skapa incitament för en tillräckligt stor marknad för ny teknik genom att till exempel ställa krav i upphandlingar. Så skapade man exempelvis en god marknad för hybridbussar i London, sade han.

- Vi är teknikoptymer. Allra mest teknikoptymer är Peter Eriksson, och jag tycker det är bra att den optimismen delas av näringsliv och politiker. Med rätt förutsättning kan svensk fordonsindustri utvecklas på ett bra sätt där vi reducerar utsläppen. Kommissionens mål kan nås om vi tittar på nya fordon, avslutade Jan-Erik Sundgren.

## Diskussion

Sven Gunnar Persson inledde diskussionen.

- Jag tycker att det har varit fantastiskt intressant, och det är i politiken att vända och vrida. Just i dessa dagar har det varit fantastiskt intressant att se att alla verkar veta vilken bensinskatt som vi skall ha i framtiden. Vi skall göra att vad vi kan i Sverige, med G8 och EU i basen. Vi är glada att biogasställena växer fram med hjälp av statligt stöd och att skrotningspremien, klimatberedningarna och hållbarhetskommisionen fungerade. Miljöbilspremien får sig en riktig känga av Per Kågeson, och han har säkert delvis rätt, men när vi vill gå igång en ny marknad så kanske vi tar i, sade han.

- Även om det kan kännas väl generöst så rättar det säkert till sig efter hand. Vi kan säkert göra mer för att stödja miljötekniksatsningar. Miljömärkning av biobränslen bör till exempel göra så att det blir tydligt och konsekvent, fortsatte Sven Gunnar Persson.

Därefter ställde Ulf Perbo en fråga till Stefan Edman.

- Konkurrenssituationen mellan livsmedel och biodrivmedel är viktig i fattiga länder. Hur skall man se på storskalig biomasseproduktion i fattiga u-länder?, undrade Ulf Perbo.

- Det blir en riktig rysare. Lula i Brasilien vill sälja massor med etanol till Europa. Majoriteten i oljekommisionen var skeptiska till att ta bort importtullen på grund av en attityd där man anser att andra bör göra våra bränslen. Varje region bör utifrån sina förutsättningar göra sina egna bränslen. Till exempel utvecklar man nu etanol på trädad jordbruksmark, tar vi då bort tullarna blir det inte så mycket teknikutveckling i vårt land. Är man trofast mot frihandel och tar bort tullarna kommer teknikutvecklingen att avstanna. Markanden kommer själv inte att lösa detta, möjligen blir det ett föremål för WTO att förhandla om, men det är trögt och svårt, svarade Edman.

- Nu finns det områden där U-länder har komparativa fördelar och då hindrar vi dem, men det är viktigt med teknikutveckling. Vi måste ställa oss frågan hur vi skall använda vår mark i Sverige, hur skall vi disponera vår markanvändning, kommenterade Sven Gunnar Persson.

- Övergripande måste vi lära oss att göra allt mer ekologiskt, intensivt och klokt. Vi måste ta del av och stimulera forskning om detta. Ekologiskt behöver inte vara långsamt, allt talar för att efterfrågan i U-länderna också blir stor då måste vi vara pragmatiska och få igång en teknikutveckling kring bränsle som kan göras här hemma, exempelvis cellulosa. Låt oss hålla tullarna ett tag till, svarade Stefan Edman.

Därefter hade Karin Kvist ett tips till Stefan Edman.

- Stefan, du sade själv att du vill ägna dig mer åt plug-in-hybrider. Man bör använda uttrycket förnyelsebar energibärare så kommer elen med. Det är för mycket fokus på biobränslen.

- Vi kan inte slösa med biobränslen, vi har en knivskarp konkurrens, svarade Stefan Edman.

Ulf Svan från SPI ställde en fråga om biogas.

- En grundläggande sak är att de nya bilarna kommer att vara i drift i 20 år och under den tiden kommer mycket att ske med drivmedelsframställningen. Biogas kommer att vara en del av det nya regelverket, men man måste se helheten. Höjer man andelen biodrivmedel kommer det att bli en kvotplikt hos oljebolagen som väljer de mest kostandseffektiva medlen att nå detta mål. Detta kan leda till att relativpriserna förändras. Etanol kommer att bli dyrare på grund av efterfrågan och konkurrensen. Kommer de som har E85 fordon att köra på E85 om det inte längre är billigare? Eller blir låginblandning den stora grejen och blir det då etanol kvar till höginblandning. Måste vi höja skatten på bensin då? Vad säger då väljarna i glesbygden? Ni har ett alldeles för status-quoaktigt sätt att se på detta.

- Vi kommer att få se en ökad användning av biogas inte minst på grund av utvecklingen i USA, svarade Jan-Erik Sundgren.

Karin Svensson Smith, riksdagsledamot för Miljöpartiet frågade Sven-Gunnar Persson:

- Sven Gunnar, kollektivtrafikandelen ökar inte av sig själv, vi behöver ett bättre resursutnyttjande men biogasbussar är dyrare i inköp – tänker alliansregeringen göra något för att få landstingen att öka andelen biogasbussar?

- Jag känner inte till någon sådan kommande åtgärd. Upphandlingsfrågorna är viktiga och krav bör ställas på offentlig sektor, vilket finns gällande miljöbilar och också bör finnas på kollektivtrafik, men jag vet inte om det behövs, svarade Sven Gunnar Persson.

Ulf Perbo fick därefter ordet och berättade om svenska åtgärdskostnader kontra IPCCs bedömning.

- Hur kan det komma sig att svenska myndigheter föreslår andra och dyrare åtgärder?, undrade Ulf Perbo.

- När det gäller att utforma Sveriges klimatpolitik finns det mycket att göra. Det finns inget som talar för att vi bör höja koldioxidskatten i Sverige, kanske tvärtom, svarade Bengt Kriström.

- Det ligger en oförändrad beskattning bakom denna bild. Men, vad är en rimlig nivå? Det kommer att vara dyrare än idealbilden. Även E85 kommer bli mycket dyrare. Vi kan inte ha ett synsätt gällande skatter och ett annat gällande subventioner. Vi måste ha samma synsätt på styrmedel. SIKAs förslag är inte rimligt, med det är inte heller subventioner, menade Per Kågeson.

- Innan vi diskuterar skatthöjningar så måste klimatberedningen få jobba fram och se vilka styrmedel som är mest verksamma och vilka effekter de får innan vi börjar diskutera skattenivåer och bördor på landsbygdsbefolkningen, menade Sven Gunnar Persson.

- Vi måste även bredda handelssystemet i utsläppsrätterna, lade Bengt Kriström till.

Slutligen fick paneldeltagarna önska sig vars ett politiskt beslut.

- Jag vill önska två. Driv på för en harmonisering i EU så att Sverige får en ledning och så att det blir stringent. Och så att 1% av BNP skall satsas på forskning speciellt på frågor som miljö och transport, svarade Jan-Erik Sundgren.



- Fortsätta forskning och utveckling av bränslen och ett gemensamt beslut mellan politiken och fordonsindustrin i hela Europa om hur man skal nå de 120 grammen, blev Sven Gunnar Perssons svar.

- Att energibeskattningen reformeras, önskade sig Bengt Kriström.

- Jag stödjer det reformverk som EU-kommissionen vill genomföra gällande bränsleeffektivitetskrav på fordon. Exempelvis vill jag se lite högre i tak för större fordon som har större nytta, svarade Per Kågeson.

Därefter tackades åhörare och deltagare för visat intresse och seminariet avslutades.