

Gröna Bilister
Mattias Goldmann

Näringsdepartementet
Att. Ronald Rutgersson

103 33 Stockholm
ronald.rutgersson@industry.ministry.se

Vägverkets ”Klimatstrategi för vägtransportsektorn” Remissyttrande från Gröna Bilister

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation, vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar vi gärna aktivt till såväl framtagandet av en klimatstrategi för vägtransportsektorn, som i genomförandet av den samma.

För en utförligare redovisning av Gröna Bilisters inställning till de nationella miljömålen, hänvisar vi till den särskilda remiss som vi lämnar regeringen i detta ärende, och som också finns publicerad på vår webbplats, www.gronabilister.se. Där finns också relevanta åsikter i andra av organisationens remissvar.

Vägverkets uppdrag

Vägverket redogör i remissen för sina utgångspunkter, som har varit regeringens regleringsbrev för år 2004 där Vägverket åläggs att ta fram ett förslag till strategi för hur vägtransportsektorn kostnadseffektivt och med beaktande av andra samhällsmål kan bidra till klimatmålen uppfyllande.

Vi är positiva till detta uppdrag och är i huvudsak också positiva till hur Vägverket har genomfört det. Vi ställer dock ett frågetecken för regeringens krav på kostnadseffektivitet, som de inte heller har preciserat närmare. Många av de åtgärder som såväl Vägverket som vi föreslår är troligtvis inte kostnadseffektiva i det korta perspektivet, i linje med att forskare visat att det kan vara mer kostnadseffektivt att exempelvis satsa på att ställa om uppvärmningen av hushåll från förnybart till fossilt, än att göra samma omställning av vägtransportsektorn. Vi menar att uppdraget måste tolkas så att det gäller åtgärder som är kostnadseffektiva jämfört med andra åtgärder inom samma sektor, men att det i kostnadseffektiviteten också måste tas med de dynamiska, långsiktiga och sektorsövergripande effekter som kan uppstå när man väljer en åtgärd som på kort sikt och med ett avgränsat sektorstänkande inte kan motiveras ur kostnadseffektivitetssynpunkt. Det kan t.ex. gälla en ekonomisk satsning på miljöbilar, som i dagsläget har en relativt liten marknadsandel, men där de långsiktiga vinsterna kan bli väsentligt större än en ensidig satsning på effektivisering av fordon som drivs på fossila bränslen, trots att det senare kortsiktigt är mer kostnadseffektivt.

Vägverkets klimatmål

Vägverket fick i uppdrag åskådliggöra ”förutsättningarna för vägtransportsektorn att på ett kostnadseffektivt sätt och med beaktande av andra samhällsmål bidra till att kortsiktigt och långsiktiga nationella miljömål samt gällande etappmål inom området uppnås”. Vägverket har dock valt att istället arbeta med följande mål för vägtransportsektorn:

- År 2010 har utsläppen stabiliserats på 1990 års nivå.
- År 2020 har utsläppen minskat med minst 10 procent jämfört med år 1990.
- År 2050 har utsläppen minskat med minst 40 procent jämfört med år 1990.

Vägverket har därmed frångått det långsiktiga nationella klimatmålet, på närmare 50 procent reduktion till år 2050. Detta motiverar verket med att ”det är svårare för vägtransportsektorn att minska utsläppen jämfört med andra sektorer”. Detta påstående tycks dock helt taget ur luften – Vägverket redovisar inte vad de baserar påståendet på och vi har inte heller kunnat finna andra källor som understödjer påståendet. Tvärtom bör det vara väsentligt enklare att minska vägtransportsektorns utsläpp jämfört med andra sektorer, av bl.a. följande skäl:

- Det sker ett naturligt successivt utbyte, som innebär att merparten av de fordon som är i drift redan år 2020 är fordon som idag ännu inte finns på marknaden, och praktiskt taget allt vägtrafikarbete år 2050 kommer att ske med fordon som ännu inte finns på marknaden. Detta kan exempelvis jämföras med boendesektorn, där endast en liten del av bostadshusen år 2050 kommer att vara byggda under detta århundrade – flertalet är väsentligt äldre. Att etablera ny och renare teknik är givetvis enklare i nya produkter än i befintliga.
- Det finns redan i dag realistiska lågutsläppsalternativ, bestående dels av spårburen och eldriven trafik, dels vägtrafikfordon drivna på förnybara bränslen.
- Det finns goda möjligheter att helt utan tilläggsinvesteringar i fordonsparken väsentligt minska utsläppen per fordon, genom att öka inblandningen av förnybara bränslen i de befintliga fossila bränslena. Samma möjlighet till kostnadseffektiv minskning av koldioxidutsläpp utan teknikbyte saknas i flera sektorer.

Utifrån detta är det står det klart att vägtransportsektorns utsläpp av koldioxid är lättare att minska än andra sektorer, tvärtom vad Vägverket påstår. Därför bör en självklar utgångspunkt för det fortsatta arbetet vara att minst återställa målen för vägtransportsektorn till de generella nationella målen, men förslagsvis med en något högre ambitionsnivå utifrån hur jämförelsevis enkelt det är att uppnå högt ställda klimatmål för denna sektor.

Vägverkets mål enligt ovan tar inte heller hänsyn till Kyotoprotokollet, som av EU kräver en utsläppsminskning av växthusgaser på 8 procent till åren 2008-2012, jämfört med 1990. Sverige har i flera sammanhang uttalat att man avser att inte utnyttja Sveriges formella rätt att något öka sina utsläpp. Därför bör det kortsiktiga målet till 2010 justeras från en stabilisering på 1990 års nivå till en utsläppsminskning med fyra procent.

Detta innebär, precis som Vägverket skriver att ”det inte går att klara dessa mål utan att vidta mycket kraftfulla åtgärder”. Utgångspunkten i det fortsatta arbetet bör därför vara att huvuddelen av Vägverkets åtgärdsförslag antingen bör genomföras, eller ersättas med andra åtgärder som är minst lik effektiva för att reducera vår klimatpåverkan.

Prioriterade mål

I detta remissvar presenterar vi fortsättningsvis några förslag på kraftfulla och angelägna åtgärder som vi bedömer som såväl politiskt möjliga som intressanta ur andra aspekter såsom teknikutveckling, stärkande av konkurrenskraft, en starkt roll för jord- och skogsbruket, minskad trafikdödlighet samt miljö- och hälsovinster på andra områden såsom minskade utsläpp av partiklar och övergödande ämnen.

Mågenomgång

Nedan genomgås endast de mål som har bäring på Gröna Bilisters verksamhetsområde, dvs. huvudsakligen trafik.

Ökad energieffektivitet

Fram till cirka år 2020 bedömer Vägverket att ökad energieffektivitet är den del av åtgärds paketet som får störst effekt för att minska vägtransporternas klimatpåverkande utsläpp. Vi är tveksamma till denna bedömning. Dels är det enklare att blanda in biobränslen i befintliga fossila bränslen för fordonsdrift, dels är det av avgörande betydelse att snabbt öka andelen fordon som drivs på förnybara bränslen. Därutöver har tidigare försök visat att det krävs mycket kraftiga styrmedel för att å ena sidan effektivisera de vägburna godstransporterna (bl.a. högre fyllnadsgrad i lastbilarna), å andra sidan få konsumenterna att rata de mest energislösande slagen av personbilar. Sammantaget bör därför delen ”Bränslen” (se nedan) kunna få samma effekt som delen ”Ökad energieffektivitet”.

Under energieffektivitet vill vi från vår horisont särskilt lyfta fram vikten av:

- Ett skattesystem som, i linje med vad Vägverket beskriver, fasar ut de särskilt klimatpåverkande typerna av personbilar, t.ex. de s.k. stadsjeeparna. Systemet måste också göras om vad gäller tjänste- och förmånsbilar, så att det blir en tydlig vinst att välja det fordon som drar minst per mil, alternativt att inte använda sitt privata fordon.
- En teknikneutral beskattning, så att den klimateffektivare dieseln inte längre straffbeskattas jämfört med bensinen. Utsläpp ska beskattas lika, oavsett bränslet. Dieselns negativa egenskaper gällande utsläpp av bl.a. partiklar ska åtgärdas genom ett snabbt lagkrav på partikelfilter, i linje med det förslag som lagts i bl.a. Tyskland.
- Behovet av att utreda en handel med utsläppsrättigheter för bilbranschen i Sverige, i linje med det förslag som Per Kågeson har lagt fram. De generalagenter som säljer fordon som

i genomsnitt släpper ut mindre koldioxid än en viss fastslagen nivå, bör kunna sälja utsläppsrätter till generalagenter vars fordon i genomsnitt släpper ut mer koldioxid än det fastslagna taket. Gränsen sänks därefter successivt, och bör enligt Gröna Bilister leda fram till ett visst fastslaget årtal då det inte längre tillåts att sälja konventionella fossilbränsledrivna nybilar (se avsnitt om bränslen, nedan). Handeln gör det lönsamt också för tillverkare, generalagenter och återförsäljare att stimulera försäljningen av mer energieffektiva fordon

- Omställning av godstransporter från väg till järnväg bör stimuleras, bl.a. genom att godstransporter på väg bör åläggas det fulla kostnadsansvaret för de samhällskostnader de åsamkar.
- System för flexibla godstransporter bör utvecklas, bl.a. för att underlätta att ställa lastbilen på tåget och för att underlätta att lasta om från fullstor lastbil till mindre distributionsfordon så att de stora fordonen inte kommer in i stadskärnorna.
- Sänkta reella hastigheter på vägarna är av stor betydelse såväl för att minska koldioxidutsläppen som för att minska trafikdöden och närma sig ”nollvisionen”. En snabb utbyggnad av fartkameror längs de större vägarna är därför av stor betydelse, liksom en successiv introduktion av teknik som möjliggör väsentliga överskridelser av gällande hastighetsgränser. Samtliga fordon som säljs i Sverige bör hastighetsbegränsas till 140 km/h, 30 km/h över gällande högsta hastighetsgräns (en majoritet av Sveriges riksdagspartier har redan ställt sig bakom Gröna Bilisters förslag att införa en sådan gräns på 170 km/h på EU-nivå). Dessutom bör hastighetsgränserna bli flexibla över hela landet, så att de ”skyltas ned” vintertid. I tätort bör 30 km/h bli normalhastighet, vilket har stor betydelse både för trafiksäkerheten och människors benägenhet att ställa bilen till förmån för kollektivtrafik eller cykel.
- Körkortsutbildningen för personbilskörkort kommer att kompletteras med ökad miljöinformation. Det bör utredas om det också ska krävas att de som sedan tidigare har körkort uppdaterar sina kunskaper åtminstone vart tionde år, med de nya trafikregler som tillkommit samt den nya miljökunskap som införts i utbildningen.
- Genom att lära sig sparsam körning, s.k. ”Ecodriving” respektive ”heavy ecodriving”, kan man minska sin bränsleförbrukning med 10-20 procent. Samtliga större statliga myndigheter, verk och bolag bör utbilda sin personal i sparsam körning och ställa krav på sparsam körning-utbildade chaufförer när man köper transporttjänster.

Bränslen

Vägverkets bedömning är att ”förnyelsebara bränslen inte kommer att få en avgörande betydelse för transporternas energiförsörjning de närmaste tio åren” och menar att de år 2050 ”kan stå för 40 procent av energin som används inom vägtransportsektorn”.

För att uppnå vägtransportsektorns klimatmål, är det av avgörande betydelse att Vägverkets pessimistiska bedömning inte förverkligas. Redan fattade beslut från myndigheter och marknadsaktörer innebär att andelen miljöbränslen snabbt ökar, framför allt för personbiltrafiken:

- Praktiskt taget all 95-oktanig bensin låginblandas med 5 procent etanol.
- Skatten på bensin och diesel för fordonsdrift höjs 2005 som en del av den gröna skatteväxlingen.
- Bensin- och energibolagen, inte minst nya aktörer på marknaden, bygger i relativt snabb takt ut tillgången till etanol E85 och biogas för fordonsdrift.
- Allt fler bilmodeller kan köras på förnybara bränslen, främst etanol (antal sålda bilar) respektive biogas (antal modeller på marknaden).
- Statliga myndigheter åläggs från nästa år att 25 procent av deras nyanskaffade personbilar ska vara så kallade miljöbilar.
- Allt fler kommuner inför ekonomisk stimulans för miljöbilar, bl.a. i form av gratis parkering (Göteborg m.fl.), delfinansiering vid nybilsinköp av miljöbilar (Linköping m.fl.) eller undantag från trängselavgifter för miljöbilar (Stockholm).

Därutöver är det möjligt att redan till år 2010 väsentligt öka andelen biobränslen för fordonsdrift genom att bl.a.:

- Öka andelen etanol i bensinen till förslagsvis 15 procent (över 20 procent är tekniskt möjligt för alla fordon utan konvertering). Detta kräver en ändring av EU:s bränsledirektiv.
- Blanda in 5 procent RME (rapsmetylester) i dieseln. Idag säljs mindre kvantiteter ”miljödiesel” med 2 procent RME. Nivåer på 5 procent skulle kräva en ändring av den svenska bränsleklassificeringen, men kräver inget EU-beslut.
- Utvidga kravet på statliga myndigheters bilinköp (se ovan), till att också gälla statliga bolag och verk, samt att vara ett krav när statliga myndigheter, bolag och verk köper in transporttjänster från externa leverantörer.

Dessutom bör den ekonomiska stimulans som finns för biobränslen för fordonsdrift samt miljöbilar förlängas så att den gäller åtminstone fram till 2010. Det gäller bl.a.:

- Det lägre förmånsvärdet för miljöbilar, som i nuläget löper ut årsskiftet 2007.
- Skattebefrielsen för etanol, RME och biogas för fordonsdrift, som har kännetecknats av stor ryckighet, sena och kortsiktiga beslut.

- Det statliga KLIMP-bidraget, som varit en viktig motor bl.a. för att etablera biogasanläggningar, uppföra tankställen för etanol och biogas samt stimulera privatpersoners och företags inköp av miljöbilar. KLIMP-anslaget sänks kraftigt för 2005 men föreslås höjas för 2006, varefter bidragets framtid är oviss.

Därutöver är den fortsatta fordonsbeskattningen av stor betydelse, men den har än tydligare bäring på att stimulera fram energieffektivare fordon, varför frågan behandlas under detta avsnitt (se nedan).

För att nådelmålet för 2020 samt målet för 2050, krävs ytterligare åtgärder. En viktig del i detta är att det på sikt bör finnas biobränsle i högkoncentrerad form (kortsiktigt framför allt E85 och biogas, längre fram också vätgas och Bio-Par, dvs. syntetisk diesel framställd av biomassa, samt eventuellt andra förnybara bränslen) på huvuddelen av landets mackar.

På samma sätt som den blyade bensinen successivt fasades ut, bör de fossila bränslena bensin och diesel successivt fasas ut, med målet att endast en mindre del fordon kör på bensin 2050 (eftersom huvuddelen av dagens bensinbilar inte kan köras på alternativa, förnybara bränslen), medan dieseln helt är utfasad (eftersom samtliga dagens dieselfordon kan köras på alternativa, förnybara bränslen).

I linje med vad åtminstone ett riksdagsparti föreslagit, menar vi att riksdag och regering också bör fastslå ett slutdatum för nybilsförsäljning av konventionella fossilbränsle drivna personbilar, lastbilar och bussar, samt arbetsmaskiner. I riksdagen har föreslagits slutåret 2015 för den förstnämnda kategorin, medan vi inte hört något slutdatum för de båda andra kategorierna, där vi räknar med att något längre tid är nödvändig. En utredning bör göras kring vilket slutår som är rimligt att fastslå.

Som Vägverket påpekar, kan en satsning enligt ovanstående ge åtskilliga arbetstillfällen i Sverige. Det gäller framför allt tillverkningen av förnybara drivmedel, där såväl svensk skogs- som jordbrukssektor i dagsläget är involverade och kan komma att bli det framgent. Detta är givetvis värdefullt att ta tillvara. Vi vill dock understryka vikten av att framtida bränsleval samt valet av hur och var dessa bränslen tillverkas, inte bör ske som en del av nationell arbetsmarknads- och/eller regionalpolitik, utan utifrån vad som är klimatmässigt effektivast. I dagsläget har exempelvis utredningar visat att Brasilien tillverkar etanol synnerligen effektivt.

Bebyggelse och infrastruktur

Vi har en mer pessimistisk syn än Vägverket på hur stor klimatnyttan kan bli av förändrad bebyggelse och infrastruktur. Det gäller exempelvis den förtätning av boendet som Vägverket föreslår, som dels är en långsam process, och dels delvis motverkas av t.ex. etableringen av alltfler externa köpcentra. På andra områden är vi mer optimistiska, t.ex. när det gäller att med hjälp av ny teknik göra bilpooler attraktiva för en större del av befolkningen.

Bland de åtgärder vi särskilt vill lyfta fram på detta område finns:

- Det bör inrättas en särskild statlig stimulans för dem som använder bilpool och Vägverket bör ta initiativ till en åtgärds katalog för kommuner som vill stimulera bilpooler. Dessutom bör samtliga större statliga myndigheter, verk och bolag åläggas att införa bilpooler och/eller samåkning för sina anställda.
- Kollektivtrafik bör stimuleras, bl.a. genom att annan trafik beläggs med sina fulla kostnader och att övergång mellan privatbilism och kollektivtrafik underlättas.
- Kollektivtrafik bör i allt högre grad vara spårburen, vilket bl.a. kan innebära att staten bör överväga att sänka/avskaffa sitt avkastningskrav på SJ AB, så att inte detta krav försvårar en prissättning som kan konkurrera med privatbilism och busstrafik.
- Etableringsrätt för externa köpcentra bör inte vara en kommunal angelägenhet, utan beslutas av respektive länsstyrelse, som inte tar hänsyn till kommunala behov av arbetstillfällen och som kan ha som uppgift att tillse att överetablering inte sker. Externa köpcentra bör dessutom bli tillståndspliktiga enligt miljöbalken.
- Motorvärmare har stor betydelse för att minska såväl de klimat- som hälsopåverkande gaserna, framför allt vid kortare transporter. Staten bör därför stimulera etableringen av motorvärmare, vilket också bör vara ett krav vid all nybyggnation av boendeparkering.

Stockholm 15 oktober 2004

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann