

Remissvar från Gröna Bilister: Kontrollstation 2008 till Miljödepartementet

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 tidigare lämnat synpunkter på hur styrmedel och riktlinjer bör vara utformade i ett flertal remissvar som finns på vår hemsida. I detta remissvar utgår vi från den sammanfattande syntesrapporten, men lämnar också förslag som berör de tillhörande delrapporterna.

Sammanfattning

Gröna Bilister är starkt positiva till arbetet med att ta fram långsiktiga klimatmål och en konkret politik för att uppnå dessa. Vi menar dock att de båda myndigheterna endast delvis fullgjort sitt uppdrag, eftersom många förslag är alltför oprecisa och andra förslag som borde varit självklara saknas helt.

Vår allvarligaste övergripande kritik mot förslaget är att

- det saknas ett kraftfullt klimatmål för utsläppsreduktioner som ska ske i Sverige
- inget konkret sektormål för trafikens klimatpåverkan föreslås
- de förslagna ambitionsnivåerna för förnybara drivmedel motverkar en fortsatt snabb expansion av biodrivmedel
- den framtida inriktningen på klimatinvesteringsbidrag eller motsvarande exkluderar trafiksektorn

Det vi framför allt ser som positivt är förslagen om:

- ökad andel bibränsle i fossila bränslen
- tydligare koppling mellan fordonets klimatpåverkan och dess kostnader, bl.a. avseende fordonsskatt, förmånsvärde och kilometerskatt för lastbilstransporter
- en samlad och stegvist skärpt miljöbilsdefinition som grund för alla styrmedel och krav för miljöbilar
- översyn av tveksamma ekonomiska styrmedel, såsom reseavdraget
- möjlighet för nya styrmedel såsom statsbidrag till kollektivtrafik och prövning av extern handel
- förstärkt konsumentinformation inklusive märkning av biodrivmedel
- fortsatt stöd till sparsam körning

På flera områden är skrivningarna så vaga att det inte är möjligt att bedöma vilken effekt förslagen skulle få. Det gäller t.ex. att stimulera en samhällsstruktur som främjar resurssnåla transporter, att skapa en regional samordning, att anamma en metodik för hållbar transportplanering. Också förslaget att revidera parkeringslagstiftningen är omöjligt att bedöma.

Utsläppsmål och sektorsmål måste påskynda utvecklingen

För att uppnå en snabb minskning av trafikens klimatpåverkande utsläpp, krävs ett kraftfullt utsläppsmål för de svenska utsläppen – och som alltså inte kan uppnås genom utsläppsminskningar utomlands. Vidare krävs ett kraftfullt sektorsmål för trafiken, som samtliga föreslagna åtgärder inom sektorn stäms av mot.

Biobränsleandel får inte slå ut E85 och biogas

Energimyndigheten och Naturvårdsverket föreslår ett svenskt mål på 10 procent förnybara drivmedel år 2020, vilket motsvarar EU:s mål. Vi ser det målet som mycket lågt satt, utifrån att

- man räknar med att redan om några år uppnå 10 procent etanol i all bensin, mot dagens fem procent
- det redan idag säljs diesel med 20 procent förnybar råvara
- andelen förnybara drivmedel i koncentrerad form, i nuläget främst E85 och biogas, ökar mycket snabbt
- nya förnybara drivmedel beräknas komma på marknaden under perioden, främst syntetisk diesel.

Myndigheterna föreslår att nivån 10 procent sätts som grund för drivmedelscertifikat, kombinerat med att energiskattbefrielsen tas bort. Det skulle sammantaget innebära att den snabba ökningen av förnybara drivmedel i koncentrerad form avstannade helt. Det är rimligt att sätta ett klart högre mål än det föreslagna, och viktigt att man i en eventuell utredning om certifikatssystem utgår ifrån att utformningen inte får inverka negativt på försäljningen av biodrivmedel i koncentrerad form.

Förslaget att öka etanolandelen till 10 procent i all bensin ställer vi oss bakom, men med den tillkommande inriktningen att successivt öka denna andel ytterligare.

Klimatinvesteringsbidrag måste omfatta trafiksektorn

Den framtida motsvarigheten till dagens klimatinvesteringsprogram (Klimp) föreslås vara direkta investeringsstöd, som endast ska kunna gå till åtta snävt avgränsade områden. Endast två av dessa berör transportsektorn, ny teknik för produktion och uppgradering av biogas respektive effektivare godstransporter.

En sådan avgränsning vore mycket olycklig, eftersom det står klart att det varit effektivt att med statlig stimulans i form av Klimp-bidrag kunnat genomföra en rad trafiksatsningar som annars inte skulle ha skett. Däremot vore det rimligt med en avgränsning som innebär att endast sådant som inte kan anses ha nått ett marknadsgenombrott berättigar till stöd.

Därmed skulle fortsatt stöd bl.a. kunna gälla etablering av biogasanläggningar och -mackar, delfinansiering av merkostnaden vid inköp av gasbilar, samt stöd för kommande teknik såsom plug-in-hybrider och etablering av syntetisk diesel och bränslecellsteknik, medan t.ex. etanolbilar och sparsam körning inte längre skulle berättiga till bidrag.

Vi ser det som en smula märkligt att myndigheterna så tydligt föreslår fortsatt ekonomiskt stöd i Klimp-liknande form till Vägverkets utbildning i sparsam körning, med utvidgning till arbetsmaskiner. Det är mycket osäkert om detta stöd är kostnadseffektivt, utifrån att många körskolor nu erbjuder sparsam körning/Ecodriving på kommersiell grund och åtskilliga åkerier, taxibolag och kommuner redan idag utbildar i detta och anger att det är lönsamt att göra så. Vi ser mot den bakgrunden i vart fall ingen anledning att lyfta fram just denna åtgärd som särskilt önskvärd att stödja med statliga medel, och ser det som troligt att den tvärtom är särskilt lämpad att inte stödja på detta vis.

Förorenaren ska betala

Utredningen föreslår en fullt ut koldioxidbaserad fordonsskatt, där koldioxidkomponenten höjs till 25 kr per gram koldioxid och tas ut för utsläpp över 120 gram koldioxid per kilometer. Detta är huvudsakligen i linje med vad Gröna Bilister sedan länge föreslagit och bör genomföras skyndsamt, med ett par tillägg:

- den nedre gränsen för skatteuttaget bör justeras nedåt i takt med att gränsen för miljöbilsdefinitionen skärps
- beskattningen endast avse fossil koldioxid
- skatten bör vara progressiv, för att komma tillrätta med fordonstyper med särskilt höga utsläpp som köps av särskilt prisokänsliga konsumentgrupper

Också förslaget att förmånsvärdet ska baseras på bilens koldioxidutsläpp är positivt och helt i linje med Gröna Bilisters återkommande förslag.

Myndigheterna föreslår en kilometerskatt för lastbilar enligt Vägtrafikskatteutredningens förslag. Gröna Bilister är positiva till detta, men föreslår att skatten relateras till faktisk klimat- och miljöpåverkan, så att den tydligt stimulerar till en hög lastningsgrad, en snabb teknisk utveckling och ett påskyndat utbyte till renare fordon.

Det hade varit logiskt om myndigheterna också föreslagit en tydlig förändring av reseavdraget i linje med de övriga justeringar av ekonomiska styrmedel som de föreslår. En sådan förändring bör innebära att reseavdraget görs oberoende av transportslag, som det redan är i Norge och Danmark. Vidare bör kontrollen skärpas, så att avdragsmöjligheten inte överutnyttjas, vilket i betydande grad sker idag enligt Skatteverket. På längre sikt bör övervägas om man alls ska ha ett reseavdrag – flertalet EU-länder anser redan idag att det inte är statens sak att subventionera resor till och från arbetsplatsen, och att det är var och ens ensak hur långt ifrån arbetsplatsen man vill bosätta sig.

Regeringen bör också – vilket myndigheterna inte har förmått – tydligt ställa sig bakom EU-kommissionens inriktning att nya personbilar från år 2012 i genomsnitt högst får släppa ut 120 gram koldioxid per kilometer, med tillägget att detta bör avse fossil koldioxid och att biobränslen bör bedömas utifrån den faktiska andelen fossila bränslen, körbeteende inkluderat.

Informera och märk

Konsumentverket ställer sedan länge krav på information hos bilhandlarna, i annonser etc. Denna föreslås utvidgas till att bl.a. omfatta hur föraren kan minska utsläppen, vilket vi ser som positivt. Det bör kompletteras med information om möjligheterna att faktiskt avstå från att köra bil, t.ex. genom samåkning, cykling, åka kollektivt eller att avstå från att personligen äga bil, t.ex. genom att vara med i en bilpool (tillgängliga siffror visar att bilanvändandet minskar kraftigt när man ersätter den privat ägda bilen med medlemskap i bilpool). Det är dock av väl

så stor betydelse att de krav på information från bilhandeln som finns redan idag faktiskt efterlevs, vilket alltför sällan är fallet.

Vidare ser vi det som centralt att miljöanpassning och trafiksäkerhet går hand i hand, och Konsumentverket bör få i uppgift att integrera säkerhetsinformation i den information om bilars miljöpåverkan som de ansvarar för.

Föreslaget omfattar ett stöd till EG-kommissionens kommande märkning av biodrivmedel utifrån effektivitet, klimatpåverkan och troligen med sociala kriterier. Vi ställer oss bakom detta, med tillägget att Sverige troligen bör gå längre än det förslag som kommissionen lägger. Vidare bör myndigheter åtminstone initialt stödja enskilda, avgränsade märkningar från frivilligorganisationer, branschorgan etc.

Större företag bör åläggas att redovisa sina transportplaner inklusive en årlig redovisning av antalet körda kilometer och den totala bränsleförbrukningen. Det skulle fungera som incitament att minska förbrukningen och dessutom möjliggöra en extern jämförelse av företagens klimatarbete.

Strukturera infrastrukturen

Myndigheternas förslag innehåller en rad möjliga förändringar som rör samhällsplanering, men på detta område saknas konkreta förslag. I regeringens slutliga förslag till riksdagen bör det finnas förslag på detta område, bl.a.:

- regional planeringssamordning som bl.a. bör ansvara för bedömning av större etableringar och säkerställa att regionförstoring sker på ett miljöoptimalt sätt
- kommunala planer för hållbara transporter, inom ramen för en ny Plan- och bygglagstiftning
- miljöbalksprövning för externhandel, med fokus på indirekta miljöeffekter såsom genererade trafikströmmar
- ny parkeringslagstiftning, med övergripande mål att minska bilens klimatpåverkan och trängsel i innerstaden, och som tydligt anger att kommuner får gynna miljöbilar och bilpoolsbilar
- kommuner bör ges en generell rätt och uppmuntran att införa trängselavgifter som ett led i att minska de lokala miljöproblemen.

Slutord

Gröna Bilister står till myndigheternas, regeringens, Klimatkommitténs och övriga intressenters förfogande såväl när det gäller att fördjupa och konkretisera ovanstående förslag, som för övriga frågor inom området grönare bilism.

Mattias Goldmann
För Gröna Bilister den 26 september 2007

genom

Gunnar Hadders, kanslichef