

Gröna Bilister
Box 7070
103 87 STOCKHOLM

REMISSVAR
19 maj 2014

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
martin.palm@regeringskansliet.se

Remissvar: Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84)

Gröna Bilister presenterar här sina synpunkter på utredningen Fossilfri Fordonsflotta 2030, och tackar samtidigt för möjligheten att få avge sitt yttrande.

Våra synpunkter i korthet:

- Med den omfattande utredningen befästs den mycket viktiga slutsatsen att det är på vägtrafikens område som de största utmaningarna ligger för att Sverige på allvar ska bli oberoende av fossila bränslen.
- Utmaningarna inom vägtrafiksektorn kan delas in i tre områden: Bilen, bränslet och brukaren. Inom områden Bil och Bränsle finns idag de tekniska förutsättningarna för avsevärt minskad klimatpåverkan. Området Brukaren – som omfattar allt från körstil och total körsträcka per capita till kollektivtrafikförsörjning och kommunal fysisk planering – är däremot mer obanad terräng, där en rad insatser behöver göras för att styra den enskilde resenären till ett mer fossilsnålt resmönster.
- Utredningen har gjort ett gediget arbete vad gäller områdena Bilen och Bränslet med sina studier av tekniska och resursmässiga förutsättningar samt av styrmedel som kan komma ifråga. Dessa studier mynnar tyvärr inte ut i en tydlig och kraftfull strategi. Gröna Bilister presenterar därför ett paket av enkla och teknikneutrala styrmedel som verkar direkt på de väsentliga faktorerna: växthusgasutsläpp och energiförbrukning. För bilens del föreslår vi registreringskatt bonus-malus baserad på energieffektivitet, parat med energimärkning i bilhallen. För bränslets del föreslår vi beskattning proportionell mot klimatpåverkan well-to-wheels, parat med klimat- och ursprungsmärkning på macken.
- Utredningen går däremot inte tillräckligt djupt in i området Brukaren, varför vi föreslår att en ny utredning tillsätts, där ett brett spektrum av möjliga åtgärder analyseras och som resulterar i ett program av incitament för effektivare körstilar, kortare körsträckor samt en övergång från bilbaserat resande till gång, cykel och kollektivtrafik. Utredningen bör tydligt ange lämpliga strategier för såväl glesbygds- som tätortsförhållanden.

Bakgrund

Att vägtrafiken är det system i Sverige som är mest fossilberoende råder det ingen tvekan om. Att detta system har avsevärt svårare att befria från ett fossilberoende än t ex industrin och bostadssektorn är ingen större hemlighet. Under flera decennier har energianvändningen inom vägsektorn ökat, och ökningen har uteslutande skett med ökade fossila insatsmedel i form av olja och gas. Om Sverige på allvar ska delta i de internationella ambitionerna att minska utsläppen av växthusgaser på de radikala sätt som forskningen visat behovet av är det av största vikt att just vägsektorn sätts under ett starkt omvandlingstryck. Givetvis ska detta ske på ett sådant sätt att mobiliteten, tillgängligheten och leveranssäkerheten inte äventyras vare sig tekniskt eller ekonomiskt.

Regeringens uttalade ambition om en fossilfri fordonsflotta till år 2030 är därför en viktig markering, och det var med tillfredsställelse vi såg utredningen om en fossilfri fordonsflotta ta form. Vi har också bidragit till arbetet genom en av de expertgrupper som tillsattes.

Utredningen är i det hänseendet en av de mest omfattande och strategiskt intressanta inom svensk miljöpolitik under senare år.

Vår uppfattning är att utredningen i allt väsentligt gjorts på vederhäftigt och grundligt sätt och har få anledningar att ifrågasätta dess slutsatser. Dock ser vi mer positivt än vad utredningen gör på möjligheterna att nå de uppsatta målen till år 2030 och 2050. Vårt synsätt skiljer sig från utredningens på två sätt:

- Det ena är att man utifrån de uppsatta visionerna bör analysera vilka åtgärder som ger mesta möjliga effekt och vilka styrmedel de i sin tur kräver, snarare än att utgå från bedömningspotentialer utifrån dagens kända teknik. Tekniksprång kan gå snabbare och vara mer genomgripande än vad som går att bedöma, och de stimuleras av strategiskt fattade politiska beslut.
- Det andra är att vi allt tydligare ser behovet av insatser på det icke-tekniska området: Sådana som stimulerar till en minskad och effektivare bilanvändning. Utredningen har snuddat vid denna fråga genom sina resonemang om infrastrukturförändringar m m.

Vi menar att man i utredningen hade kunnat utveckla det icke-tekniska området avsevärt mycket mer, och föreslår därför att den gjorda utredningen **kompletteras med en ny utredning där man tar särskilt sikte på best-in-practice-lösningar från olika håll i världen** och studerar om och hur dessa kan tillämpas i Sverige. Skulle en sådan utredning komma till stånd är vi från Gröna Bilisters sida mer än villiga att bidra till det arbetet.

Bilen, Bränslet och Brukaren – tre områden för strategiska insatser

I Gröna Bilister tillämpar vi en tankemodell där bilen, bränslet och brukaren är tre olika storheter där det är möjligt att göra insatser för minskat fossilberoende och minskade utsläpp. Något hypotetiskt menar vi att om man för var och en av dessa storheter kan åstadkomma en halverad klimatpåverkan, oberoende av insatser inom de andra storheterna, blir den samlade effekten $0,5 \times 0,5 \times 0,5 = 0,125$, dvs en reduktion med 87,5 procent. Detta är givetvis enbart en tankemodell, men den är intressant

eftersom den ger ett resultat i paritet med de mål som sätts upp för industriländernas utsläppsminskning i syfte att nå tvågradersmålet.

Modellen är också intressant som verktyg för att bedöma hur avlägsna dessa mål är. Det är då närmast häpnadsväckande att konstatera att det rent tekniskt, men även resursmässigt, är mycket lätt att nå de önskade halveringarna inom de två första storheterna. Bilarnas stadigt pågående motoreffektiviseringar har inneburit, i vissa fall, minskade bränslebehov med 40 procent på mindre än tio år, och det finns inga rimliga skäl att tro att denna utveckling tar stopp just idag. Bränslenas klimatpåverkan överträffar sitt halveringsmål med råge: För etanol kan reduktionen sättas till ca 50% och för biogas till ca 85%, jämfört med motsvarande bensin- eller dieseldrift.

Återstår så brukaren, dvs bilanvändaren. Även här rör sig utvecklingen i rätt riktning, om än långsammare och mer otydligt. Bilarnas körsträckor minskar med någon eller några procent per år sedan ett tiotal år i de flesta industrialiserade länder. Samtidigt ökar såväl gång-, cykel- som kollektivtrafik. Bilförarna blir successivt allt bättre på att köra sparsamt, bland annat som en konsekvens av att sparsam körning ingår i körkortsutbildningen. Potentialen för sparsam körning kan ligga på uppemot 15 procent, men på grund av retentionseffekter (efter genomförd utbildning återfaller man lätt i gamla beteenden) är det mer rimligt att räkna med minskade utsläpp av i storleksordningen 5 procent. Samtidigt kvarstår enorma utsläppsreduktioner genom ytterligare övergång till andra färdmedel än bil, genom ökad samåkning, minskad tomgångskörning, bättre möjligheter till jobbahemma-lösningar, förändrad varudistribution via näthandel m m. Den sammanlagda potentialen är svårbedömd och svårberäknad. Gemensamt för de allra flesta åtgärder som syftar till att bruket av bilen blir både effektivare och mindre är dock att de är enkla, snabba och samhällsekonomiskt effektiva att genomföra. Svårigheterna ligger i att utveckla rätt incitament och att motverka såväl rekyleffekter som retentioner (återfallsmönster).

I det följande presenterar vi ett antal tämligen konkreta förslag som vi menar kompletterar utredningens iakttagelser och som motiverar vår mer positiva bild av möjligheterna att nå till en fossilfri fordonsflotta till år 2030.

För att betona vikten av brukarperspektivet presenterar vi de tre storheterna i omvänd ordning: brukaren, bränslet och till sist bilen.

Brukaren

Som vi argumenterat för i remissvarets inledning ser vi att de verkliga utmaningarna för att nå en fossilfri vägtrafik inte ligger i de tekniska eller ekonomiska omständigheterna, utan i att uppnå en användning av såväl bilar som andra fordon och teknologier på ett fossilsnålt sätt. Det är i kombinationen av faktorerna bilar, bränslen och brukare som vi ser möjligheten att nå målet till år 2030.

Många oroas givetvis över vilka kostnader en omställning medför. Utredningen räknar också på vilka samhälls- och privatekonomiska effekter olika åtgärder kan ha. Vi motsäger inte detta, men pekar på att så gott som alla de åtgärder som kan föreslås i syfte att ändra bruket av bilen är såväl privat- som samhällsekonomiskt mycket lönsamma. De handlar därtill om marginella summor ställt i jämförelse med de summor som förväntas investeras i nya bilar under perioden fram till år 2030.

Till de besparingar som är svåra att räkna hem med större noggrannhet hör, förutom minskad klimatpåverkan, bättre luft- och bullersituationer i tätorter, minskade olycksrisker, bättre folkhälsa,

bättre utnyttjandegrad i kollektivtrafiken samt ökade möjligheter till förtätning alternativt grönytor i stadsmiljöer.

I den fossilfria vägtrafiken finns givetvis bilen fortfarande kvar och i synnerhet i glesbygd kommer den fortfarande att vara oundviklig. I tätorten har dess idag överordnade roll fått ge vika till förmån för andra transportslag, men givetvis finns det tillfällen och situationer då bilen fyller en viktig funktion även inne i tätorter. Dock är bilflottan, efter den normala, successiva generationsväxling som ändå måste ske, såväl betydligt mer energieffektiv än idag och drivs därtill av energi utan fossilt ursprung.

Hur utvecklar man då styrmedel som förmår brukaren att bli mer klimatsnål? Detta är idag i hög grad obanad terräng, helt enkelt för att det visserligen gjorts många försök på området, men uteslutande i projektform med begränsningar i både tid och rum. Vi påpekar längre ned i vårt remissvar att det finns ett stort behov av en kompletterande utredning kring dessa frågor, och vill mer som inspiration peka på ett antal möjliga vägar att gå. Vilka av dem som är mest effektiva och hur de byggs ihop i en sammanhängande system av incitament återstår att titta närmare på:

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikföretagen i Sverige arbetar idag med det sk fördubblingsprojektet, med mål att ha dubbelt så många kollektivtrafikresor år 2020 som man hade år 2008. Det är redan nu hög tid att initiera fortsatta satsningar med samma höga målsättningar, eftersom kollektivtrafiken ännu utgör en mindre andel av det samlade resandet. En ny fördubbling under perioden 2020-2025 och ytterligare en 2025-2030 skulle innebära substantiella överflyttningar till kollektivtrafik och motsvarande avlastning på vägnätet.

- Såväl forskning som erfarenheter visar på vikten av att kollektivtrafik upplevs hålla hög klass för att den ska kunna mäta sig i status med egen bilanvändning. Kollektivtrafiken behöver därför vara ren, snygg, trygg, smidig, snabb och bekväm, och resenären bör uppleva att hen tar vara på tiden avsevärt bättre där än bakom ratten. Redan idag är fritt wi-fi vanligt och ytterligare detaljer som ökar bekvämligheten bör tillkomma efterhand. Kan kommunerna i sin fysiska planering styra vissa servicefunktioner till kollektivtrafikens noder ökar det bekvämlighet och attraktivitet ytterligare.
- Enhetligare betalsystem för all sorts kollektivtrafik sänker tröskeln för den som använder lokal kollektivtrafik på flera orter. Ett enhetligt betalkort med möjligheter till bokningar av t ex taxi och bilpoolsbilar, men även tågbiljetter för regional- och fjärrtåg, är eftersträvänt. Projektet Ubigo i Göteborg prövar för närvarande sådana lösningar, och kollektivtrafikbranschen har bättre betallosningar som ett prioriterat utvecklingsområde.
- Förmånsbeskattningen gällande olika trafikslag måste ses över och förnyas. Med det gällande systemet så är det ofördelaktigt för både arbetsgivaren och den anställde att satsa på eller använda kollektivtrafikkort eller cykelpaket via arbetsgivaren. Detta på grund av att ett kollektivtrafikkort för den lokala kollektivtrafiken samt cykel och cykelservice beskattas på precis samma nivå som vilken annan förmån som helst. En skattelättnad för kollektivtrafikkort och cykelpaket är idag ett av de starkaste styrmedel gällande beteendeförändringar kopplat till arbets- och tjänsteresor. Ytterligare styrmedel för denna kategori av resor är förändrade reseavdrag. Regeringen bör se över att införa en trafikslagsövergripande skattefri ersättning för tjänsteresor. Detta finns redan i andra länder såsom Nederländerna, Belgien, Storbritannien och Frankrike. Genom att införa detta så blir det mycket intressantare och lättare för arbetsgivare att prioritera och förspråka tjänsteresor med cykel, kollektivtrafik och bilpool istället för tjänste- och förmånsbil.
- För att resenärer ska välja kollektivtrafik före egen bil så behöver bland annat kollektivtrafiken bli mer attraktiv. Ett sätt att få den mer attraktiv är att belöna användningen av den. Detta har genomförts framgångsrikt inom flera branscher. Exempel på detta är

bonusprogram för olika flygbolag samt rabatter och erbjudanden via medlemskap (tex ICA-kort). Bonussystem för kollektivtrafiken kan läggas upp på flera olika sätt. Olika system kan vara allt från att koppla tredjepartsleverantörer till kollektivtrafikkortet som erbjuder rabatter på sitt sortiment till att resenären samlar poäng via sina resor som sedan går att använda till kollektivtrafikkort eller erbjudanden hos tredjepartsleverantörer. Genom att ha ett bonusprogram kopplat till kollektivtrafiken så kommer de regionala Trafikförvaltningarna kunna styra användandet av kollektivtrafiksystemet bättre och därmed kommer den samhällsekonomiska effekten av detta system förbättras. En utredning kring vad som behövs för att bonusprogram ska kunna införas och effekter av olika lösningar behöver genomföras.

Bilpooler och samåkning

Intresset för bilpooler ökar nu starkt i Sverige, delvis med motsvarande ökning på kontinenten som förebild. Allt fler inser det privatekonomiskt orimliga att göra stora investeringar i egen bil som ändå står still kanske 95% av sin livstid, med tillhörande krav på p-ytor, underhåll m m. Med en större andel bilpoolsbilar i trafik minskar det totala antalet bilar, i synnerhet i tätorter, och därmed frigörs ytor som kan användas dels för förtätning, dels för välbehövliga grönområden. En bilpoolsanvändare använder av naturliga skäl bilen mer rationellt och samlat än privat bilägare, varför bilpooler också bidrar till en ökad energieffektivisering och således bör stödjas.

- Bilpooler kan göras mer gynnade i form av sänkt moms (till samma nivå som övrig persontransport), förtur till attraktiva parkeringsmöjligheter, fördelaktiga parkeringsnormer m m.
- Utvecklingen i andra länder, där bilpooler går från att vara mer eller mindre ideell, kooperativ verksamhet till ett marknadsbaserat system för transporttjänster, bör följas noga. Demonstrationsprojekt i teknologisk framkant, liknande dem som tyska biltillverkare nu initierar i t ex Berlin, bör stimuleras, i synnerhet i storstäderna.
- Samåkning kan ses som en enkel och informell form av bilpool och möjligheterna till samåkning behöver stimuleras, i synnerhet i glesbygdsområden. Fordonsneutrala reseavdrag (se nedan) torde öka intresset för samåkning. Företag som är lokaliserade så att kollektivtrafik är svår att motivera bör erhålla stöd eller uppmuntran till egna lösningar, t ex busstrafik i egen regi från en kollektivtrafiknod till anläggningen ifråga.

Gång och cykel

Intresset för gång och cykling är stort och i tilltagande, och kan härledas till inte bara miljöengagemang utan också till egen hälsa och till privatekonomi. Det är idag inte ovanligt att arbetspendlare kan cykla uppemot två mil enkel resa under förutsättning, åtminstone om väglag och väder är gynnsamma.

- Idag är dåligt underlag och dålig sopning de största olycksriskerna för cyklisten. Det är därför mycket angeläget att en lägsta godtagbar standard för cykelvägar etableras, och att ett rätt utformat regelverk för cykelväghållning tas fram.
- Cykelvägnätet har idag ofta tillkommit vid sidan av vägtrafiken och där det funnits ”plats över”. Framöver behöver cykelbanorna få en högre prioritet och dras på ett för cyklisten funktionellt sätt. De bör givetvis också knytas till kollektivtrafiknoder på ett funktionellt sätt. Möjligheterna att ta med cykel på buss, tåg och spårvagn behöver utvecklas.

Jobbhemma-lösningar

I en växande tjänstesektor och med goda IT-lösningar finns det utomordentliga möjligheter för den anställda att spendera viss del av sin arbetstid i bostaden, eller i kontorslokaler på hemorten. Det har

gjorts otaliga försök att stimulera jobbahemma-lösningar och det har även gjorts försök med distansarbetsplatser där anställda från flera olika företag kan jobba, men i närheten av den egna bostaden. Otaliga vittnesmål finns om hur sådana lösningar minskar stressen och ökar möjligheten att lägga livspusslet. Ändå har jobbahemma-lösningarna svårt att slå igenom.

- Noggranna studier behöver göras av varför jobbahemma-lösningar inte är vanligare än de är, och vad som kan göras för att öka möjligheterna till sådana arbetsformer. Arbetsgivare och arbetsplatser som väljer att pröva sådana lösningar behöver stimulans och uppmuntran.
- Demonstrationsprojekt med hyrkontor på bostadsorten, där enskilda anställda kan låna/hyra in sig X dagar i veckan, bör tas fram, i synnerhet i storstäderna.

Planering och infrastruktur

- Fyrstegsprincipen är en väl etablerad modell för att planera transportsnålt. Den vinner dock sällan gehör när det kommer till praktisk planering. Principen bör således ges ökad status i allt från lokal fysisk planering till större infrastrukturprojekt.
- Generella hastighetsgränser i tätorter med 30 km/h som utgångspunkt har stor betydelse, inte bara för att minska klimatpåverkan utan också för en ökad säkerhet i trafikmiljön. Det har av flera trafiksäkerhetsinstanser pekats ut som en strategisk fråga för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter.

Huvudman för beteendepåverkansåtgärder och stödprogram för lokala lösningar

- Det behövs en tydlig huvudman i Sverige för beteendepåverkande åtgärder gällande människors resande. Det bör vara en av våra redan existerande myndigheter. Förut hade Trafikverket (Vägverket innan Trafikverket) detta ansvar genom det så kallade sektorsansvaret. Detta har nu tagits bort från Trafikverkets ansvarsområden. Idag finns det alltså ingen tydlig huvudman för detta område. Olika myndigheter driver frågan på olika sätt och utan tydlig samordning. Detta medför att utvecklingen och effekterna av beteendepåverkansåtgärder blir direkt lidande. För ett långsiktigt och strukturerat arbete som ger effekt så krävs en huvudman och ett tydligt uttalat ansvar.
- Relevanta myndigheter som Trafikverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Konsumentverket bör ges mandatet att inom ramen för ett samordnat program stödja och driva lokala projekt för ökad mobilitet, smart körning och smarta transportlösningar. För bästa utväxling behöver tydliga och höga kvalitetskrav ställas i samband med ansökningarna. Tänkbara mottagare av projektmedel kan vara såväl kommuner som folkbildningsorganisationer och ideella föreningar. En av föregångsländerna gällande detta är Nederländerna där Rijkswaaterstaat (motsvarande Trafikverket) är huvudman ett nationellt övergripande program som heter Beter Benuten (Effektivare Användande fritt översatt). Programmet har pågått sedan 2011 och har som mål att minska restidsförseningar orsakade av trängsel på landets vägar med 20 procent till 2014. För perioden så har € 1,1 miljarder avsatts. Av dessa pengar har ca 55 procent använts till beteendeförändringsåtgärder (sk Mobility Management). Programmet har varit framgångsrikt och etapp 2 kommer att pågå 2015-2017 och fokus på beteendepåverkansåtgärder kommer att öka. Ett liknande nationellt program bör tillsättas och ansvaret för genomförandet bör läggas på Trafikverket.

Bränslet

Gröna Bilister anser att ekonomiska styrmedel bör vara teknikneutrala, så långt detta är möjligt. När det gäller drivmedel sker styrningen mot hållbara drivmedel främst via beskattningen. Som grundprincip bör skattesatserna därför bero på

- Klimatpåverkan per energienhet
- miljö- och hälsopåverkan

De bör alltså direkt rikta in sig på de faktorer vi vill påverka i hållbar riktning. Skattesatserna bör däremot inte bero på godtyckliga kategoriseringar, även om dessa indirekt kan påverka de primära hållbarhetsfaktorerna. Det gäller t ex

- Drivmedelstyp (t ex biogas, etanol, el eller vätgas)
- Blandningsförhållanden (t ex andelen förnybar FAME eller HVO i diesel)
- Uppdelning av biodrivmedel i olika "generationer" beroende på råvara (t ex odlade råvaror, rester, biprodukter eller avfall).

Om man ska hårdra vårt perspektiv bör styrmedlen inte ens göra skillnad mellan fossila och förnybara drivmedel. Det primära målet är minskad klimatpåverkan från transportsektorn som helhet. Ett ensidigt fokus på förnybara drivmedel gör att vi bortser vi från att fossila drivmedel kan vara mer eller mindre dåliga. Vare sig vi vill det eller inte kommer dessa att spela en betydande roll i energiförsörjningen av transportsektorn under hela perioden fram till år 2030. När oljan sinar kommer alltmer råolja att utvinnas okonventionella råvaror som tjärsand och oljeskiffer. Detta kräver mycket energi och leder till stora koldioxidutsläpp. För att bensinen och dieseln ska bli anständig de sista decennierna av den fossila eran måste det finnas styrmedel som ser till att de sämsta fossila alternativen väljs bort.

Det slår ofta fel att i förväg försöka peka ut önskvärda tekniker och produkter, och hitta på styrmedel för att gynna dem. Då riskerar vi också att låsa fast utvecklingen i dagens teknik. Biodrivmedel tillverkade av rester och avfall har oftast lägre klimatpåverkan än biodrivmedel tillverkade av odlade grödor, eftersom utsläpp vid produktionen av råvaran inte belastar biodrivmedlet. Om vi ensidigt gynnar sådana drivmedel missar vi dock möjligheten att styra mot bättre processer i de anläggningar som producerar biodrivmedel av odlade grödor. En koldioxidbesparing genom att optimera processen bör vara lika mycket värd som en koldioxidbesparing genom att byta råvara. Utredningen stöder sig ofta på devisen att "varje gram koldioxid ska vara lika mycket värt". När vi bedömer utredningens förslag gör vi det just utifrån denna princip. Den präglar också de förslag Gröna Bilister själva skisserar.

Utredningens förslag

Kvotplikt på biodrivmedel. Regeringens förslag till kvotplikt innebär att i förväg bestämda volymandelar biodrivmedel måste blandas in i bensin och diesel. Utredarna diskuterar möjligheten att låta dessa minimivolymer öka successivt. De förespråkar dock en annan modell. Istället för att föreskriva vissa volymer biodrivmedel ska mängden växthusgasutsläpp från bensin och diesel minska på ett i förväg bestämt sätt.

Gröna Bilister instämmer i utredarnas bedömning att en sådan modell är att föredra. Kvotplikt enligt regeringens förslag riskerar att bromsa övergången till förnybara drivmedel snarare än att skynda på

den. I kombination med skatteregler som missgynnar inblandning av biodrivmedel utöver kvotplikten kommer dessa kvoter att fungera som tak snarare än som golv.

Utredningens alternativa förslag kan egentligen inte kallas ett kvotpliktssystem. Det har större likheter med Kaliforniens Low Carbon Fuel Standard (LCFS). Denna innebär att växthusgasutsläppen från alla sålda drivmedel ska minska med 10 % till år 2020, med årliga delmål. Systemet tillåter drivmedelsbolagen en viss handel med tillgodohavanden och skulder jämfört med de årliga målen. Utredningens förslag ligger också i linje med EU:s mål i bränsle kvalitetsdirektivet att utsläppen från alla drivmedel inom EU ska minska med minst 6 % till år 2020, jämfört med utsläppen år 2010. Gröna Bilister anser att denna typ av system är bra, eftersom de är teknikneutrala och fokuserar på det väsentliga – utsläppen av växthusgaser. Vi ser dock möjligheten att kunna nå målet att minska drivmedlens klimatpåverkan helt utan kvoter eller tvingande mål, enbart genom ett konsekvent genomfört skattesystem som gynnar de hållbara drivmedlen och låter marknaden sköta resten (se vårt skisserade förslag nedan).

Prispremie. Utredningen föreslår en garanterad prispremie eller subvention till drivmedel som tillverkas av avfall, biprodukter, cellulosa och hemi-cellulosa under de 12 första åren som produktionsanläggningen är i drift. Syftet med förslaget är att ge en viss trygghet åt dem som investerar i tekniskdrivande produktion biodrivmedel av andra eller tredje generationen. Om förslaget genomförs är det tänkt att ersätta den särskilda kvotplikt för förnybar diesel av samma slag som regeringen föreslagit.

Gröna Bilister håller med utredarna om att en prispremie är ett bättre styrmedel än en kvotplikt för att stimulera de bästa och mest avancerade biodrivmedlen, främst för att en förutbestämd kvot riskerar att forma ett tak för satsningar som har egentligen har mycket större potential. Gröna Bilister ser dock möjligheten att gynna de mest avancerade biodrivmedlen med ett skattesystem av karaktären bonus-malus, utan att behöva införa särskilda villkor för vissa kategorier drivmedel (se nedan).

Ingen generell höjning av drivmedelsskatterna. Utredningen föreslår att det generella skattetrycket på drivmedel ska följa utvecklingen av de disponibla inkomsterna under perioden fram till år 2030. Gröna Bilister ser inte heller något egenvärde i att höja den generella beskattningen. Dock kommer statens skatteintäkter från drivmedel att minska drastiskt om förhoppningarna om en fossilfri fordonsflotta år 2030 infrias. Då vinner lågt beskattade biodrivmedlen mark, och energieffektiva fordon och lyckade satsningar på kollektivtrafik medför att försäljningsvolymerna minskar. För att i någon mån kompensera detta måste skatten på fossila drivmedel att höjas, något som naturligt mynnar ut i ett bonus-malus system där skatten på drivmedel med hög klimatpåverkan successivt höjs (se vårt förslag nedan).

Skatt på flygets och sjöfartens drivmedel. Utredningen uppmärksammar att det kommersiella flygets och sjöfartens drivmedel inte alls beskattas, vilket snedvrider konkurrensen mellan transportslagen. Detta motiverar tillkomsten av två nya skattebaser. Gröna Bilister instämmer i denna bedömning. Nya skattebaser är av vikt med tanke på den risk för minskade skatteintäkter från drivmedel som diskuterades i ovanstående stycke. Att beskatta flygets och sjöfartens drivmedel på samma sätt som andra drivmedel ligger i linje med devisen att alla utsläpp ska kosta lika mycket.

Ökad beskattning av naturgas. Skatten på naturgas är idag mycket lägre än på motsvarande energimängd bensen eller diesel. Utredningen föreslår att skatten höjs så att den år 2020 motsvarar bensen- och dieselskatten. Gröna Bilister instämmer till stor del i detta mål. Ett skäl till gynna naturgasen har varit att den varit nödvändig för att ge biogas ett fotfäste på marknaden. Med ett skattesystem som strikt utgår från klimatpåverkan per energienhet skulle dock naturgas även

fortsättningsvis få en viss fördel jämfört med bensin och diesel, eftersom naturgas innehåller mindre kol per energienhet och därmed ger lägre utsläpp (se vårt förslag nedan).

Höjd energiskatt på diesel. Detta är ett bra förslag eftersom höjningen sker med målet är att den sammanlagda skatten på diesel och bensin ska bli lika hög, räknat på energibasis. En ännu högre skatt på diesel skulle kunna motiveras av att dieselbilens avgaser är hälsovådligare, men skillnaderna jämfört med bensinbilens avgaser har minskat i takt med att avgaskraven för dieselmotorer har skärpts. En likabeskattning är en rimlig väg att gå.

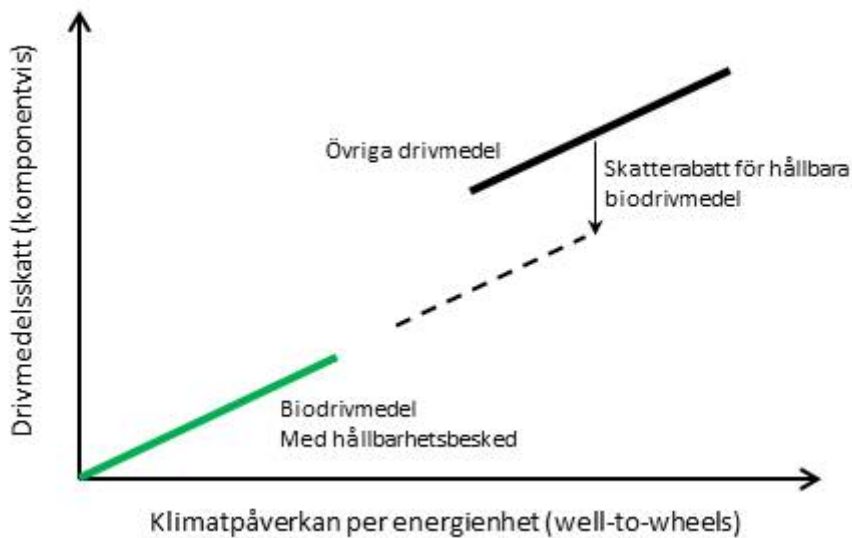
Samma skatt på höginblandad HVO som på andra höginblandade eller rena biodrivmedel. Detta är ett steg i rätt riktning, men Gröna Bilister ser helst att skatten på biodrivmedel styrs enbart av deras klimatpåverkan, oberoende av blandningsförhållanden och drivmedelsslags (se vårt förslag nedan).

Gröna Bilisters förslag

Klimatbaserad drivmedelsskatt bonus-malus. Nuvarande skattesystem bör ändras så att skatten på biodrivmedel blir strikt proportionell mot det växthusgasutsläpp per energienhet i livscykelperspektiv (well-to-wheels) som drivmedelsbolagen redovisar till Energimyndigheten. Det blir alltså en skatt som kan skilja sig åt mellan olika partier av samma drivmedelstyp (t ex etanol). Skatten kommer inte att bero på hur biodrivmedlet blandas in i bensin eller diesel, utan tas ut för varje ingående komponent av det sålda drivmedlet.

Samma princip bör gälla fossila drivmedel. EU har dock ännu inte kunnat enas kring hur klimatpåverkan (well-to-wheels) av fossila drivmedel ska beräknas och rapporteras. Högre utsläppssiffror har föreslagits för drivmedel tillverkade av okonventionella råvaror som tjärsand och oljeskiffer, men än så länge används utsläppsschablonen 83,8 g CO₂ekv/MJ för alla fossila drivmedel. I avvaktan på att EU genomför sina intentioner måste denna schablon användas i vår tänkta skattemodell.

Systemet bör öppna för en skatterabatt för biodrivmedel som har hållbarhetsbesked från Energimyndigheten. För givet växthusgasutsläpp reduceras skatten med ett visst belopp för sådana hållbara drivmedel jämfört med övriga drivmedel (t ex fossil bensin och diesel). Nivån på skatterabatten läggs så att det med oljepriser på dagens nivå blir lägre marknadspris på hållbara biodrivmedel jämfört med fossil bensin och diesel, trots deras högre produktionskostnad. Då kommer låginblandning automatiskt ske till de övre gränser drivmedelslagen tillåter (10 % etanol i bensin och 7 % FAME i diesel). Ingenting kommer att motverka inblandning av höga halter HVO i diesel, i den mån hållbara råvaror finns tillgängliga.



Ett skattesystem av denna typ följer samma princip bonus-malus som det förslag utredningen presenterar på registreringsskatt för nya bilar. Där styr vi mot högre energieffektivitet; här styr vi mot högre andel förnybara drivmedel.

Detta skattesystem kommer att minska inkomsterna till statskassan när det får genomslag. Det innebär att den fossila malus-delen av skattetrappan successivt bör höjas. Med andra ord bör den relativa skatterabatten för hållbara biodrivmedel öka successivt.

Glesbygdsperspektiv. Stigande skatt på fossila drivmedel kan drabba glesbygdsområden där det är dålig tillgång på förnybara drivmedel. Förslaget måste alltså paras med aktiva insatser för att komma till rätta med detta. Utredningen betonar vikten av att bygga ut infrastrukturen för snabbaddning i hela Sverige. Vi vill understryka att när en övergång till eldrift blir bättre ekonomiskt tillgänglig kan detta stärka glesbygdens situation i och med att problemet med "mackdöd" förlorar i betydelse. Från EU föreligger förslaget till direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel COM 2013(18).

Klimat- och ursprungsmärkning vid pumpen. Gröna Bilister verkar för att få till stånd en hållbarhetsdeklaration av drivmedel på macken (Se www.gronabilister.se/jagvillveta). Förslaget går ut på att ge konsumenterna tillgång till den information om klimatpåverkan och ursprung som redan samlas in och rapporteras. Det kan därför genomföras på nationell nivå, eftersom det inte förutsätter skärpta hållbarhetsvillkor inom hela EU.

Genom att ge oss konsumenter chansen att göra upplysta val aktiveras vi i omställningsarbetet, och valen kan i viss mån styra utvecklingen i rätt riktning. Vårt förslag om klimatommärkning ligger helt i linje med utredningens förslag om energimärkning av nya fordon (se nedan). Genom att informera om energiförbrukning skapar vi ett konsumenttryck mot energieffektiva fordon. Genom att informera om klimatpåverkan skapar vi ett konsumenttryck mot förnybara och hållbara drivmedel.

Bilen

Gröna Bilister fokuserar i detta remissvar på utredningens förslag kring lätta fordon, eftersom kärnan i organisationens verksamhet ligger här. Vi delar dock utredningens uppfattning att det är lika viktigt att finna styrmedel som påverkar tunga fordon i hållbar riktning.

Utredningens förslag

Två alternativa åtgärds paket för att styra nybilsförsäljningen. Det första paketet som utredningen presenterar innehåller en registrerings skatt på nya fordon av karaktären bonus-malus, där skatten beror på fordonets koldioxidutsläpp ur avgasröret. Supermiljöbilspremien upphör och fordonsskatt tas ut med ett fast belopp. Det andra paketet innehåller en utveckling av dagens koldioxid differentierade fordonsskatt, samt en uppdatering av definitionerna av miljöbil och supermiljöbil.

Gröna Bilister föredrar det första paketet. Vi instämmer i utredningens bedömning att fordonets prislapp är ett effektivare styrmedel än den årliga fordonsskatten, och stöder tanken på att fasa ut miljöbils- och supermiljöbilsbegreppen (se nedan). Gröna Bilister skriver också under på det vi uppfattar som utredningens grundläggande synsätt, att incitament av karaktären bonus-malus bör vara kontinuerliga och linjära, så att varje utsläppsminskning eller energieffektivisering blir lika mycket värd.

Gröna Bilister stöder också utredningens förslag att ge fordon som kan drivas med biodrivmedel eller el en extra premie. Systemet bör både gynna energieffektivitet och bidra till omställningen till förnybara drivmedel.

Utredningens förslag till bonus-malus utgår från det certifierade koldioxidutsläppet ur avgasröret. Detta innebär att alla elbilar och framtida vätgasdrivna bilar får samma registrerings skatt, eftersom deras utsläpp är noll. Därmed sker ingen styrning mot energieffektivitet för dessa biltyper. Därför ser Gröna Bilister hellre att registrerings skatten beror på fordonets energiförbrukning. Detta val av styrande faktor passar väl ihop med den energimärkning av fordon som utredningen föreslår (se nedan). Ett energibaserat system skulle ändå gynna introduktionen av elbilar, eftersom dessa har tre till fyra gånger så hög energieffektivitet som bilar med förbränningsmotor.

Energimärkning av nya bilar. Utredningen föreslår en obligatorisk energimärkning av nya bilar, ungefär som energimärkningen av vitvaror. Gröna Bilister applåderar detta förslag. Det passar väl ihop med vårt eget förslag att klimat- och ursprungsmärka drivmedlen (se ovan). Vi måste skapa ett konsumenttryck både mot energieffektiva fordon och hållbara, förnybara drivmedel.

Miljöbilsdefinitionen. Utredningen föreslår att nuvarande miljöbilsdefinition ses över i samband med en kontrollstation år 2018. Gröna Bilister anser att miljöbilsbegreppet är redo att pensioneras så fort de långsiktiga spelreglerna för att nå en fossilfri fordonsflotta sjesatts. Med ekonomiska incitament som kontinuerligt och linjärt styr mot energieffektivitet och låga växthusgasutsläpp fyller miljöbilsbegreppet inget syfte. Det bygger på en godtycklig kategorisering och skapar onödiga tröskeeffekter.

Beskattning av förmånsbilar. Det första av de två åtgärds paket kring nybilsförsäljningen som utredningen presenterar (se ovan) innehåller målet att nedsättningen av förmånsvärdet som kommer vissa miljöbilar till godo ska tas bort. Förmånsvärdet skulle då endast bero på bilens listpris. Utredningen menar att registrerings skatten av typen bonus-malus påverkar listpriset så mycket att

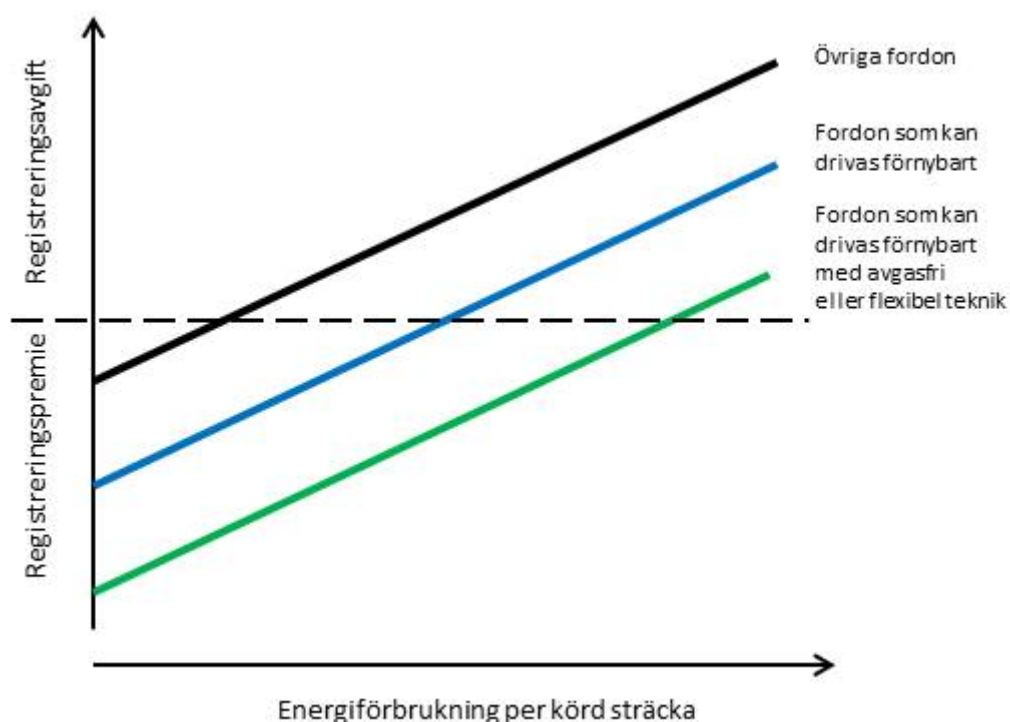
detta incitament överförs till innehavarna av förmånsbilen. Gröna Bilister instämmer i detta resonemang och stöder utredningens förslag. Det förutsätter dock att bonus-malus systemet påverkar listpriserna kraftfullt

Gröna Bilisters förslag

Energibaserad registreringskatt bonus-malus. Gröna Bilisters förslag följer tankegångarna i det förslag som presenteras i utredningen, men skiljer sig åt på en grundläggande punkt. Vi föreslår att registreringskatten ska bero på bilens energiförbrukning snarare än dess koldioxidutsläpp ur avgasröret. På så sätt sker styrning mot energieffektivitet även för el- och vätgasbilar.

Det är nödvändigt att på något sätt gynna fordon som kan drivas med alternativa drivmedel, må det vara biodrivmedel, el eller vätgas. Här hamnar vi i det problem med kategoriseringar och trösklar vi egentligen vill undvika. Utredningen föreslår en extra premie på 15 000 kr till etanol eller gasbilar, med ytterligare en premie på 15 000 kr om bilen dessutom är en laddhybrid. Det vore önskvärt om kategorierna kan formuleras mer teknikneutralt. Här följer ett förslag som enbart ska ses som inspiration.

- 1) Premie på 15 000 kr för fordon som kan drivas av ett biodrivmedel som finns på marknaden vid registreringsstillfället. Biodrivmedlet ska innehålla minst 75 % förnybar råvara räknat som årsmedelvärde och säljas på minst 100 publika mackar.
- 2) Premie på 30 000 kr för fordon som uppfyller minst ett av följande kriterier:
 - a) Det kan drivas minst 100 km utan förbränning (med el eller vätgas)
 - b) Det kan drivas minst 50 km utan förbränning och kan dessutom drivas av ett biodrivmedel enligt ovan (flexibel laddhybrid)
 - c) Det kan drivas av minst två biodrivmedel enligt ovan (t ex biogas och etanol)



För att den extra premien ska få avsedd effekt måste fordonen "tankas rätt". Detta ser förhoppningsvis systemet för drivmedelsbeskattning till, om det konstrueras efter principen att det ska löna sig att köra förnybart (se ovan).

Säljstopp för fossilbilen år 2020. Det finns egentligen inget skäl att tillverka fordon som bara kan köras fossilt. Merkostnaden för att anpassa en bensinbil till etanoldrift är marginell. Med ett genomtänkt skattesystem kommer vi om några år att se diesel som till största delen är förnybar (med hög halt HVO). Om vi menar allvar med att fordonsflottan ska vara fossilfri år 2030 bör vi förbjuda försäljningen av fossilberoende bilar senast år 2020.

Behovet av en kompletterande utredning

Eftersom utredningen, enligt vår mening, i alltför hög grad förbisett det område där flest insatser behöver göras, nämligen "brukaren", föreslår vi att en kompletterande utredning tillsätts, med syfte att föreslå ett komplett program av åtgärder som på olika sätt stimulerar människor i olika livssituationer att kunna ställa bilen till förmån för andra färd sätt, alternativt använda bilen på ett mer effektivt sätt. Utredningen behöver givetvis ta hänsyn till att olika människor har olika möjligheter till förändrat beteende, utifrån boende (insatserna för att stödja fossilfritt resande i glesbygd bör rimligen se helt annorlunda ut än de i tätort), ålder, pendlingsmönster, inkomster m m, men bör också noga pröva vilka typer av incitament som fungerar bra för olika situationer. Såväl juridiska som ekonomiska och kommunikativa styrmedel kan övervägas, t ex utvecklade tillgänglighetskrav på kommunal planering, förändrade skattesatser och incitamentprogram för t ex samåkning samt utvecklad IT-teknik för högre kvalitet på informationshantering i samband med kollektivtrafikresor.

Som underlag kan denna utredning titta på en lång rad projekt och satsningar som gjorts i såväl Sverige som i andra länder, varav en del har varit framgångsrika och gett bestående effekter medan andra inte varit lika lyckosamma. Samhällsekonomiska analyser behöver givetvis göras, även om de generellt och sannolikt kommer att visa att insatser av dessa slag är såväl billiga som enkla och snabba att genomföra. Analyserna kommer också att finna att de olika projekten varit olika träffsäkra och lyckosamma, vilket ytterligare understryker vikten av en gedigen metodutveckling och kompetensuppbyggnad för bästa möjliga stimulans till ett fossilfritt och energieffektivt resande.

I Gröna Bilister skulle vi med glädje delta i ett sådant utredningsarbete, och bidra med de kunskaper och kontakter vi besitter.

Gröna Bilister