

Till

Miljödepartementet  
Regeringskansliet

*Gröna Bilisters synpunkter på*

## **Miljömålsrådets fördjupade utvärdering av Sveriges miljömål 2008 "Nu är det bråttom"**

I egenskap av att vara Sveriges främsta bilistorganisation som arbetar med luftkvalitets- och klimatfrågor anser vi på Gröna Bilister anser att det är av yttersta vikt att vi lämnar ett remissvar på Miljömålsrådets utvärdering av Sveriges miljömål.

Gröna Bilister (GB) lovordar Miljömålsrådet för det omfattande och noggranna arbetet med miljömålen, men har samtidigt en del förslag till förändringar. Gröna Bilister (GB) fokuserar sitt remissvar till målen "begränsad klimatpåverkan" och "frisk luft" och på EET-åtgärdsstrategin som berör transportsektorn. Övriga delar i utvärderingen lämnar vi därhän utan att vara varken för eller emot förslagen. GB delar upp sitt betänkande i en del som handlar om de faktiska målen, och en andra del som handlar om strategierna för att uppnå dessa mål

## Miljömålets utformning

### Frisk Luft

Gröna Bilister stöder alla delar av Miljömålsrådets förslag till miljömål och delmål för Frisk Luft.

#### Begränsad klimatpåverkan

Miljömålsrådet föreslår följande formulering av miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan (sid 90):

***Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.***

Gröna Bilisters förslag:

***GB stöder förslaget.***

Miljömålsrådet föreslår följande formulering för precisering av miljö kvalitetsmålet (sid 91):

***Miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan innebär att den globala medeltemperaturen ska öka med högst 2 °C över den förindustriella nivån. Sverige ska verka internationellt för att det globala arbetet inriktas mot detta mål.***

Gröna Bilisters förslag:

***GB stöder förslaget.***

*Kommentar:* Är skriften om maximala växthusgasutsläpp på 4.5 ton koldioxidekvivalenter per capita till år 2050 struket? I så fall stöder vi förbehållslöst förslaget. I annat fall bör målet snarare vara cirka 1-2 ton, eller bättre uttryckt 75-90 % lägre växthusgasutsläpp än 1990 års utsläpp i enlighet med Vetenskapliga Rådet för Klimatfrågors betänkande.

Miljömålsrådet föreslår följande formulering för delmål (sid 91):

***De svenska utsläppen av växthusgaser ska som ett medelvärde för perioden 2008–2012 vara minst 4 procent lägre än utsläppen år 1990. Utsläppen ska räknas som koldioxidekvivalenter och omfatta de sex växthusgaserna enligt Kyotoprotokollet och IPCC:s definitioner. Delmålet ska uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller med flexibla mekanismer.***

Gröna Bilisters förslag:

***GB stöder förslaget.***

Miljömålsrådet föreslår (sid 91):

***att ett delmål på medellång sikt införs som är i överensstämmelse med Klimatberedningens förslag.***

Gröna Bilisters föreslår redan nu ett förslag om nytt delmål som lyder:

***De svenska utsläppen av växthusgaser ska år 2020 vara minst 40 procent lägre än utsläppen år 1990. Utsläppen ska räknas som koldioxidekvivalenter och omfatta de sex växthusgaserna enligt Kyotoprotokollet och IPCC:s definitioner. Delmålet ska uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller med flexibla mekanismer.***

*Kommentar:* Vetenskapliga Rådet för Klimatfrågor har angett ett delmål för Sverige att minska växthusgasutsläppen med 30-40 % till 2020 jämfört med 1990 för att globalt kunna nå en maximal temperaturökning på 2 grader år 2100. GB har satt upp som mål att Sverige borde reducera sina utsläpp med 40 % för att gå före och visa vägen. Ett sådant mål ger tyngd åt klimatfrågan, som Sverige har satt upp högst på sin agenda under ordförandeskapet 2009. En 40 % reduktion behövs dessutom för att det ska bli rimligare att uppnå 75-90 % reduktion till 2050, som i sin tur behövs för att klara 2 graders-målet enligt Vetenskapliga Rådet för Klimatfrågor. Politiska beslut från Klimatberedningen kan komma att kompromissa med Miljörådets mål om 2 grader, varför Miljömålsrådets beslut och de natur- och människovärden det försöker beskydda per definition inte kan baseras på Klimatberedningen. Flera aktörer med GB är dessutom övertygade om att utvecklingsländer som har lägre per capita-utsläpp än industriländerna inte kommer ta tag i sina utsläpp av rättviseskäl, om inte i-länderna visar en offensiv vilja att själva göra det.

Ett 40 % mål kommer även ha stor betydelse för att kunna klara miljömålet för Frisk Luft (Jämför med tabell 6.1.3. på sidan 235).

## Strategier för att uppnå miljömålen

### Energieffektivisering genom transporteffektivt samhällsbyggande och infrastruktur

För energieffektivisering genom ett transporteffektivt samhällsbyggande och infrastruktur föreslås (sid 239):

**Regional samordning av samhällets miljömål med kommunens planering**

*Genom att skapa en bättre samordning i planeringsprocessen och ett tydligt uppdrag att beakta miljömålen kan en samordnad planering i linje med miljömålen främjas. En förändrad uppgiftsfördelning i planeringsprocessen kan kräva justeringar i PBL samt att översiktsplanens funktion stärks.*

**Utvidgat lagutrymme för kommunala styrmedel**

*Kommuner som vill främja en transportsnål utveckling genom egna, lokala styrmedel och förordningar stöder idag i vissa fall på lagliga hinder eller oklarheter. Genom att förtydliga i lagstiftningen (främst PBL) vad som är tillåtet eller till och med önskvärt ges kommunerna ett större handlingsutrymme för lokala styrmedel. Lagändringarna bör utvecklas i dialog med berörda kommuner.*

**Stöd till framtagande av integrerade trafikplaner för städer**

*Att ta fram trafikplaner som integrerar samtliga trafikslag och samhällsplanering för att skapa ett långsiktigt hållbart och funktionellt trafiksystem är ett framgångsrikt arbetssätt för städer och rekommenderas av EU i grönboken om stadstrafik. Genom stöd och kompetensöverföring kan kommunernas arbete med trafikplaner påskyndas och förbättras.*

**Gröna Bilisters förslag:**

***GB stöder förslaget och tillägger att PBL bör ändras så att en plan endast kan godkännas om den kan uppvisa minskande koldioxidutsläpp i en miljökonsekvensbeskrivning.***

***Kommunerna och Länsstyrelsen ska också lättare kunna ändra i en plan av miljöskäl. Det borde också finnas en paragraf i PBL som hindrar stadsutglesning och regionförstoring.***

***GB stöder förslaget och tillägger att en lagändring bör införas innebärandes att kommuner kan införa trängselskatter när de så önskar utan att behöva ta hänsyn till regeringsbeslut.***

***GB stöder förslaget och tillägger att alla infrastrukturplaner, samhällsplaner och trafikplaner borde innehålla en miljökonsekvensbeskrivning, vilken allmänheten och berörda kommuner och länsstyrelser kan överklaga till.***

För energieffektivisering genom ett transporteffektivt samhällsbyggande och infrastruktur föreslås (sid 239):

**Uppbyggnad av kunskap om transporteffektiv samhällsplanering**

*Endast få svenska kommuner har aktivt arbetat med transporteffektiv samhällsplanering. För att systematiskt öka förståelsen för potentialen och kunskapen om transportsnål samhällsplanering krävs kunskapsuppbyggnad och kompetensöverföring till kommunerna. För att effektivisera den processen bör den uppgiften samlas i en organization med ett tydligt uppdrag och resurser för genomförandet.*

**Inför en standardiserad bedömningsmetod för beräkning av effekter av transportintensiv verksamhet**

*Idag används ingen enhetlig metod för redovisning av de koldioxidutsläpp och tillgänglighetseffekter som etablering av transportintensiv verksamhet ger upphov till. Användning av en sådan metod skulle förbättra beslutsunderlaget och därmed bidra till att styra fler lokaliseringar till optimala lägen. En standardiserad metod för redovisning av miljö- och tillgänglighetseffekter kan implementeras i form av en föreskrift. I andra hand kan bedömningsverktyget mynna ut i en handbok för konsekvensbeskrivning av transportintensiv verksamhet. Åtgärden innebär att kraven på beslutsunderlagen blir tydligare.*

**Infrastrukturinvesteringar för att nå miljömålen**

*Regeringen kan i samband med att man ger trafikverken i uppdrag att genomföra inriktnings- och åtgärdsplaneringen tydligt ange i planeringsdirektiven att klimatmålet ska ges större tyngd än idag för inriktning av infrastrukturen.*

Gröna Bilisters förslag:

**GB stöder förslaget. Ska såklart inbegripa en utbildning i PBLs tillämpning. Organisationen som har ansvar för genomförandet av utbildningen kanske också borde ha möjlighet att anställa en policyman under ett års provotid i stora kommuner eller i länsstyrelserna som kontrollerar konsekvensbeskrivningen och att PBL tillämpas på rätt sätt i all samhällsplanering. Ett intensivare överklagande av konsekvensbeskrivningar i framtiden måste även åtföljas av en allt större juridisk apparat.**

**Här eftersträvar GB en tydligare formulering. Vad betyder tex tillgänglighetseffekter?**

**GB stöder förslaget.**

För energieffektivisering genom ett transporteffektivt samhällsbyggande och infrastruktur föreslås (sid 240):

**Genomför investeringar som kapacitetsförstärker järnvägen**

*Genom en högre underhållsnivå, en förbättrad integrering av transporterna och genom utbyggnad av alternativa stråk som ger ökad flexibilitet och hastighet kan järnvägen på ett effektivt sätt stödja både Sveriges konkurrenskraft och utvecklingen mot ett hållbart transportsystem.*

*Banverkets bedömning är att järnvägen kan ta emot 50 % mer gods fram till 2020, främst i form av ökade kombitransporter och därmed bidra till att minska de samlade koldioxidutsläppen från transportsektorn.*

**Statsbidrag till anläggning och underhåll av det kapillära järnvägsnätet**

*Det kapillära nätet är av stor betydelse för att järnvägen ska kunna vara konkurrenskraftig i förhållande till framför allt vägen.*

*Järnvägstransporter bör ske under så likartade förutsättningar som möjligt med dem som gäller för väg, men för närvarande belastas det kapillära järnvägsnätet med kostnader som saknar motsvarighet inom vägnätet. För att åstadkomma konkurrensneutralitet mellan transportslagen bör därför, i likhet med vad som gäller för enskilda vägar, staten efter prövning kunna ge bidrag till anläggning och underhåll av järnvägsinfrastruktur som tillgodoser ett kommunikationsbehov för näringslivet.*

**Statlig satsning på kollektivtrafik**

*Kollektivtrafiken behöver utvecklas både i store städer och i stråk mellan städer.*

*Investeringar som behövs gäller bl.a. attraktiva och säkra resecentra, stationer och hållplatser, förbättrad punktlighet och tillförlitlighet för regionaltåg, kollektivtrafik, körfält och signalprioriteringar, goda anslutningsvägar för gång- och cykeltrafik, bra och moderna informationssystem samt goda möjligheter till parkering av cykel eller bil.*

**Bidrag till belysningseffektivisering på kommunala vägnätet**

*Det är möjligt att halvera elanvändningen för belysning men starkare incitament krävs för att det ska komma till stånd.*

Gröna Bilisters förslag:

**GB stöder förslaget med tillägget att målet ska vara att öka godstrafiken med 50 procent till 2020 jämfört med 2007 års kapacitet.**

**GB stöder förslaget med tillägget att målet ska vara att öka kapaciteten av det kapillära järnvägsnätet för persontrafik med 50 procent räknat i antalet personkilometer till år 2020 jämfört med 2007 års kapacitet.**

**GB stöder förslaget. Att göra kollektivtrafiken attraktiv är en av de viktigaste kuggarna för att en ordentlig beteendeförändring ska kunna ske. Ett exempel på konkret förslag är att skattebefria kollektivtrafikkort**

**GB stöder förslaget.**

## Energieffektivisering för personresor på väg

För energieffektivisering för personresor på väg föreslås (sid 240):

**Höj bensin- och dieselskatten med 75 öre och räkna upp med BNP Årlig uppräknings av skatten med KPI- och BNPutveckling och för att behålla miljöstyrningen.**

Gröna Bilisters förslag:

**GB stöder förslaget med tillägget att en plan för en årlig bensin/diesel-prisökning omedelbart måste föreslås i ettårsintervaller till och med 2020, så att staten, konsumenten och näringslivet kan förbereda sig och anpassa sig.**

**Bensinskatten föreslås justeras varje år, så att det motsvarar en höjning av det totala bensinpriset med 70 öre per liter och år. SIKA beräknar att detta kan ge en cirka 20 procent minskning av koldioxidutsläppen till 2020 jämfört med 1990 under förutsättning att den genomsnittliga nya sålda bilen hinner komma ner i utsläpp av 120 g/km koldioxid till år 2012.**

**Dieselskatten borde öka i en sådan takt att det totala literpriset till slut hamnar på en nivå som är 40 procent högre än literpriset på bensin år 2012 (En diesebil kan köra cirka 40 procent längre per liter bränsle än motsvarande bensinbil). Detta gör båda biltyperna mer jämnbördiga under förutsättning att övriga skatter för diesebilen harmoniseras med bensinbilens. På så sätt reduceras utsläppen av partiklar och kväveoxider för att lättare uppnå frisk luft-målen. Fr.o.m. 2012 borde hela tiden dieselpriiset ligga på en nivå som är cirka 40 procent högre än bensinpriset.**

*Kommentar:* GB eftersträvar att minska utsläppen av växthusgaser med minst 30 procent till 2020 från personbilstrafik och godstrafik på väg. Resterande minskning kan uppnås t.ex. med hjälp av vägavgifter, ändrad förmånsbeskattning, ökad satsning på biobränslen, miljöbilism, kilometerskatt, samt satsning på infrastruktur och kollektivtrafik.

För att bränslepriserna inte ska drabba de sämst ställda och mest bilberoende på sikt, måste förslagen om förbättring av kollektivtrafiken och reseavdraget (med en särskild del för glesbygdshushåll med otillräcklig lokaltrafikkommunikation), fortsatt stöttning av biobränslen och energieffektivisering av fordon givetvis drivas hårt parallellt. GB reserverar sig även för sitt eget bränsleprisöknings-förslag ifall det inte går att skydda de hårdast drabbade i tillräcklig mån.



För energieffektivisering för personresor på väg föreslås (sid 241):

**CO2-baserad fordonsskatt**

*En ökad koldioxidifferentiering i fordonsskatten för att påverka vid valet av ny bil och styra efterfrågan på personbilar mot högre energieffektivitet. CO2-komponenten höjs till 25 kr/gram CO2 och tas ut för utsläpp över 120 gram CO2/km. I detta ingår även en översyn av fordonsskatten för dieselfordon.*

**CO2-baserat förmånsvärde**

*Förmånsvärdet för fri bil koldioxidbaseras som en procentandel av nybilspriset. Med ökat CO2-utsläpp ökar förmånsvärdet. Vägverkets miljöbilsdefinition gäller för extra nedsättning för miljöbilar. Innebär att inte bara bränsleflexibla bilar som uppfyller bränslekrav stimuleras utan också bränsleeffektiva bensin- och dieslbilar. Kraven skärps successivt. Utöver detta bör förmånsvärdet av fritt drivmedel höjas.*

**Bindande CO2-krav på nya bilar**

*Enligt EU-kommissionens förslag om bindande utsläppskrav för biltillverkarna på i genomsnitt högst 130 gram CO2/km för nya personbilar år 2012. Kraven skärps därefter och bör breddas till att omfatta även andra fordonsslag.*

**Kampanj för efterlevnad av hastighetsgränser**

*Fremst med hjälp av kameror.*

**Förändra reseavdraget**

*Reseavdraget kan göras oberoende av transportslag som i Norge och Danmark. Undantag eller kompensation för hushåll i glesbygd med begränsade möjligheter till kollektivtrafik.*

**Vidareutveckling av konsumentinformation till nybilsköpare**

*Komplement till förändringar i drivmedelsskatter, fordonsskatt och reglerna för förmånsbilar och som visar bilars bränsleförbrukning.*

**Gröna Bilisters förslag:**

***GB stöder förslaget med reservationen att det kan komma att bli bättre att ha en gräns som går vid 90 eller 100 g/km istället för 120 g/km vid händelse av en ny miljöfordonsdefinition framtagen av Vägverket.***

***GB stöder förslaget.***

***GB anser att Sverige fortfarande ska kämpa för en gräns på 120 g/km i EU. GB stöder förslaget i övrigt.***

***GB stöder förslaget.***

***GB stöder förslaget och tillägger att det omdelbart bör tillsättas en utredning om hur en kompensation för hushåll i glesbygd ska utformas.***

***GB stöder förslaget.***



## Energieffektivisering för godstransporter på väg

För energieffektivisering för godstransporter på väg föreslås (sid 241):

### **Kilometerskatt**

*Baserad på marginalkostnadsprincipen. Konsekvenserna är utredda av SIKA.*

**Mätmetod för tunga fordon för att nå en standardisering av bränsleförbrukningsmätning**  
*Sverige bör vara pådrivande i arbetet att utveckla en EU-standardiserad metod. Idag finns ingen standardiserad mätmetod att utgå ifrån för att jämföra bränsleförbrukning för tunga fordon och arbetsmaskiner.*

Gröna Bilisters förslag:

*GB stöder förslaget med tillägget att det borde finnas en skattesubvention för godstransporter i bränsleskatten ifall det ovan förslagna dieselpriset på sidan 7 visar sig ha för stora konkurrenssnackdelar samt leder till så kallad "dieselturism".*

*GB stöder förslaget.*

## Energieffektivisering för luft- och sjöfart

För energieffektivisering för luft- och sjöfart föreslås (sid 242):

**Anslut flyget till det europeiska handelssystemet för koldioxid**  
*Konkret förslag inom EU för att ansluta flyget från 2011.*

**Anslut sjöfarten till det europeiska handelssystemet för koldioxid**  
*Diskussioner har påbörjats inom EU.*

Gröna Bilisters förslag:

*GB stöder förslaget med tillägget att införa en rimlig flygskatt vid start från svenska flygplatser redan under 2009. För varje efterföljande år bör flygskatten höjas utefter en nivå som bestäms under 2009, så att marknaden kan hinna anpassa sig och planera för kommande höjningar. GB anser inte att det finns tid att vänta på ett konkret förslag från EU, som kan komma att dröja.*

*GB stöder förslaget med tillägget att införa en nationell beskattning redan under 2009. GB anser inte att det finns tid att vänta på ett konkret förslag från EU, som kan komma att dröja.*

## **Energieffektivisering för arbetsmaskiner och på järnvägen**

GB stöder förslagen från Miljömålsrådet (sid 242).

## **Mer förnybar energi inom tillförsel av el och värme**

GB stöder förslagen om förenklad tillståndsgivning av vindkraft, om ett förlängt stöd till solvärme och om ett nytt sektorspecialiserat klimatinvesteringsstöd (sid 243). GB tillägger dock att det även är viktigt att mindre aktiviteter fortsatt ska finansieras, som tex: utvecklingen av biogasnätet i Sveriges kommuner, promenadvänliga stråk, bilfria innerstäder, gröna ytor, fullskalanläggningar för biobränsleproduktion, etc.

## Mer förnybara drivmedel till transportsektorn

För mer förnybara drivmedel i transportsektorn föreslås (sid 243):

Gröna Bilisters förslag:

**Ta bort EU:s importtull för etanol**  
*EU tillämpar tull på biodrivmedel. Syftet är att bygga upp europeisk biodrivmedelsindustri och att öka försörjningstryggheten. Sverige bör dock verka för att tullarna tas bort, bl.a. eftersom rörsockeretanol från Brasilien innebär att CO2-minskningar kan göras mer kostnadseffektivt.*

**GB stöder förslaget.**

**Stötta EU:s arbete med certifiering av biodrivmedel**

**GB stöder förslaget.**

*Vid framställningen av biodrivmedel behöver vikten av uthållig produktion lyftas. EU arbetar med detta i avseende på klimatnytta, markanvändning och biologisk mångfald.*

**Kvotpliktsystem för biodrivmedel för att uppfylla EG-direktivet**

*En prognos visar att 10 % biodrivmedel till år 2020 inte nås med nuvarande skattenedsättning med det enligt IEA förväntade oljepriset år 2020 på 50 \$ per fat. Följden av ett bindande mål på EU-nivå kan också bli att skattenedsättning inte får användas som styrmedel. Fördelar med ett kvotsystem är att kostnaden lyfts ur statsbudgeten samt att måluppfyllelsen blir säkrare.*

**GB stöder förslaget under förutsättning att biobränslena uppfyller kraven om klimatnytta och miljövänlighet enligt det ny EU-förslaget.**

**Demoanläggningar för kostnadseffektiva biobränslen ur den 2:a generationen**  
*Satsningar för demonstrationsanläggningar för biodrivmedel från syntesgas bör vara en del i en nationell strategi för biodrivmedel.*

**GB stöder förslaget.**

Utöver ovanstående föreslår GB även:

1. att alla statliga miljöbilsupphandlingar styrs av Vägverkets miljöbilsdefinition och att definitionen ska skärpas för miljön och säkerheten.
2. ett utökat stöd till fordonsforskning såsom elbilar och laddhybridteknik.
3. ett system med kontraktspremier för salixodlingar såsom föreslås i Klimatberedningens betänkande.

4. att en utredning tillsätts för hur man långsiktigt kan fortsätta stimulera utveckling av biodrivmedel.

Särskilt viktigt med tanke på klimatmålet och frisk luft-målet är att det tillkommer ett målinriktat stöd för biogassatsning. Detta borde innehålla stöd för bl.a. anläggningar för produktion, uppgradering, och distribution av biogas från organiskt avfall. Vidare borde en del av landsbygdsprogrammet gå till stöd av biogasproduktion från stallgödsel och rötning av andra material.

### **Styrmedel för bättre rening av kväveoxidutsläppen och sjöfartens svaveloxidutsläpp**

GB stöder alla förslagen från Miljömålsrådet (sid 243-245).

### **Styrmedel för åtgärder som leder till lägre halter av luftföroreningar**

GB stöder alla förslagen från Miljömålsrådet. GB skulle dock önska att man också arbetade för att det införs obligatoriskt krav på partikelutsläpp från personbilar i EU som är högst 5 mg per km fr.o.m. 2009. Det innebär i praktiken att alla dieslbilar måste ha partikelfilter. Tekniken finns redan idag, och innebär därför inte stora merkostnader för bilföretagen.

För Gröna Bilister den 1 augusti 2008.



Adam Kristensson