

2004-06-14

Miljödepartementet
Registratören
Enheten för miljö kvalitet
103 33 Stockholm

Miljömålen – allas vårt ansvar

Remissvar från Gröna Bilister

1. Inledning

Gröna Bilister, Sveriges enda miljöorienterade bilistorganisation, tackar för möjligheten att komma med synpunkter på miljömålsutredningen. Vi väljer att fokusera på de två delmål som främst berör vår verksamhet och där vi har störst kompetens att ge konkreta förslag med syfte att riksdagens och regeringens fastställda mål ska uppnås, ”Begränsad klimatpåverkan” samt ”Frisk luft”.

Därutöver har vi särskilt granskat strategirapporten ”Effektivare användning av energi och transporter”. I vår bedömning av de föreslagna strategierna har vi utgått från de fyra frågor som regeringen ställt:

- Hur bedömer vi Miljömålsrådets förslag till delmål och möjligheterna att med dem uppnå miljö kvalitetsmålen?
- Hur ser vi på effekten, realismen och kostnadseffektiviteten hos samt finansieringen av de åtgärder som Miljömålsrådet föreslår?
- Vilka konflikter ser vi mellan Miljömålsrådets råd och andra väsentliga mål?
- Vilka är de väsentliga kunskapsluckorna i arbetet?

2. Begränsad klimatpåverkan

Miljömålsrådet slår fast att *”Det finns ett gap till det nationella delmålet om en minskning av utsläppen med 4% till år 2008-2012. Ytterligare åtgärder kan alltså komma att krävas.”* Rådet slår också fast att *”Utvecklingen i olika sektorer väntas fortsätta i olika riktningar. Utsläppen från transportsektorn och industrin väntas öka medan utsläppen från bostäder och service, avfall och jordbruk väntas fortsätta minska.”* Det är ett faktum att den svenska

bilparken har den högsta bränsleförbrukningen och de högsta koldioxidutsläppen bland samtliga EU-länder. Detta sammantaget ger en klar bild av att en minskning av trafikens koldioxidutsläpp måste ges högsta prioritet.

Vi ställer oss bakom utredningsförslaget att ”fokus bör ligga på styrmedel med direkt klimatinriktning eller sådan som kvantitativt är av större betydelse för utsläppen.” Vidare anser vi att fokus bör ligga på beslut som redan är fattade, men inte fullt ut genomförda.

Det gäller exempelvis förorenaren betalar-principen, ppp, som slår fast att kostnaderna för de externa effekter som transporterorna orsakar ska bäras av respektive transportslag, t.ex. genom skatter och avgifter. Denna princip har dock ännu inte genomförts, särskilt vad gäller tunga vägfordon.

Förslagen som vi här presenterar innebär också att vi ställer oss bakom EU:s biodrivmedelsdirektiv. Direktivet slår fast att medlemsländerna till år 2005 ska uppnå 2 procent förnybara drivmedel och till år 2010 5,75 procent. Då detta formellt inte är bindande för medlemsländerna, bör Sverige i linje med förslaget från den särskilda utredningen i denna fråga, slå fast att målen också gäller på nationell nivå. Uppfyllande skulle ge en årlig minskning på cirka 1, 2 Mton koldioxid per år.

Vi föreslår ett snabbt och fullständigt genomförande av förorenaren betalar relaterat till vägtrafikens koldioxidutsläpp, vilket bl.a. innebär att:

- **Höjd koldioxidskatt på fossila drivmedel och säkerställd långsiktig momsbefrielse av biobränslen.** Numera finns det bilar som drivs med förnybara bränslen i alla storleksklasser (minibilar till familjebussar) (se www.gronabilister.se för en sammanställning), utbudet växer för varje år liksom utbudet av begagnade miljöbilar. Dessutom finns det i varje storleksklass bilar som drar ca 25 % mindre bensin eller diesel än det marknadsledande fordonet. Detta sammantaget innebär att en höjning av kostnaden för bensin- och diesel skyndar på en nödvändig omställning utan att vare sig skapa allvarliga fördelningspolitiska problem, hårt drabba de som är bilberoende eller tvinga nybilköparna att välja mellan väldigt få bilvarianter.
- **Kilometerskatt.** En sådan skatt bör (åter)införas för lastbilstrafiken, i linje med vägtrafikskatteutredningens förslag. Detta skulle, som också miljömålsrådet påpekar, medföra utsläppsminskningar såväl för koldioxid som för kväveoxider och partiklar samtidigt som det kan leda till en viss minskning av trängseln på vägarna. Införande av en *km-baserad vägskatt* med en differentiering efter miljöklasser för tunga fordon skulle enligt utredningen kunna leda till en minskning av koldioxidutsläppen med mellan 0,15-0,4 Mton till år 2010.
- **Progressiv viktrelaterad fordonsbeskattning.** En progressiv beskattning skulle öka incitamentet att välja bilar som drar lite bensin/diesel eller går på förnybara bränslen. Vägtrafikskatteutredningens förslag, baserat på vikt, är ett steg i rätt riktning men inte tillräckligt långtgående eftersom skalan inte är progressiv, dvs. skattens ökningstakt ökar inte mer ju tyngre fordonet är. En mer progressiv beskattning är nödvändig för

- att komma tillrätta med fordon, typ stadsjeepar, som köps av särskilt prisokänsliga konsumentgrupper. Utredningen rapporterar att klimatrelaterade fordons- och försäljningsskatter skulle kunna minska Co2-utsläppen med i storleksordningen 100-150 kton till år 2010.
- **Obligatoriska regler för koldioxid på EU-nivå.** Biltillverkarna signalerar nu att de inte kommer att hålla deras frivilliga åtagande att minska utsläppen av koldioxid med 25% fram till 2008 jämfört med 1995 års nivå. Nivån bör snarast göras bindande, med möjligheter för tillverkarna att handla utsläppsrättigheter av varann så att incitament skapas för ledande tillverkare att ytterligare sänka förbrukningen i sina bilar.
 - **Offentliga bilinköp.** Sedan flera år tillbaks ska 75 procent av alla nybilsinköp från federala myndigheter i USA vara bilar som kan köras på förnybara bränslen. Ett liknande åtagande, men på en mer blygsam nivå, har en tid diskuterats för svenska statliga myndigheter och förvaltningar. Detta bör snarast förverkligas och nivån bör sättas väsentligt högre än de 25 procent som hittills varit huvudalternativ i diskussionerna. En möjlighet är att slå fast att all offentlig, statlig verksamhet enbart ska köpa bilar som kan köras på förnybara bränslen och att undantag från denna bestämmelse måste motiveras och godkännas i särskild ordning. Gällande tyngre nyttofordon måste nivån till en början sättas lägre, eftersom alternativen på marknaden ännu så länge är relativt få. Kommuner och landsting bör förfara på samma sätt med sina inköp, men det kommunala självstyret gör att staten inte bör slå fast ett sådant delmål. Däremot kan staten bidra till att kommunerna har erforderlig information för att själva kunna styra bort från fossilbilen.
 - **Offentlig upphandling.** Offentlig sektor är en stor beställare av transporter (alltifrån färdtjänst och skolskjuts till transporter av miljöministern mellan Uppsala och Stockholm) samt varor och tjänster som kräver transporter. För de transporter som går med personbil eller mindre nyttofordon, bör statlig offentlig sektor systematiskt och konsekvent använda fossilbränslefria transporter, eller (om man bedömer att EU:s upphandlingsregler förhindrar detta) ha med minimerade koldioxidutsläpp i transportledet som en viktig kvalitetsfaktor. Samma resonemang som i punkten ovan gäller kommuner och landsting även för denna fråga.
 - **Bättre konsumentinformation.** I dag finns viss information om hur man kan minska sina utsläpp per personbilskilometer, exempelvis från Vägverket som i år för andra året i rad genomför en kampanj som syftar till att folk ska ha rätt däckstryck. Denna information bör stärkas och i högre grad riktas in på att få folk att välja miljövänligare fordon. Men väl så viktigt är beteendepåverkande 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).
 - **Trängselavgifter.** Gröna Bilister förespråkar från ett bilistperspektiv trängselavgifter, eftersom de kommer att bidra till minskade köer, ökad säkerhet för bilisten samtidigt

som miljön förbättras. Undantaget för miljöbilar blir dessutom en väldigt viktig stimulans för miljöbilsförsäljningen och motsvarar en subvention på flera tusen kronor årligen. Dagens omständliga politiska process för att genomföra trängselavgifter är för krånglig och långsam. Kommuner bör ges en generell rätt och uppmuntran att införa trängselavgifter som ett led i att minska de lokala miljöproblemen, samtidigt som det bör finnas en klimatkomponent med i trängselavgifterna. Utredningen rapporterar att en studie av trängselavgifter i Stockholm visar att avgifter på en relativt låg nivå skulle kunna leda till en minskning av koldioxidutsläppen på mellan 115-190 kton/år till hög samhällsekonomisk vinst. Trängselavgifter medför även minskade utsläpp av andra luftföroreningar.

- **Tankmöjligheter.** I dag finns drygt 100 tankställen för etanol (E85) och ett fyrtiotal för biogas/fossil naturgas. Detta är inte tillräckligt och bristen är en viktig delförklaring till att många ägare till miljöbilar i stor utsträckning tankar bensin. Bensinbolagen, med dåvarande OK i spetsen, utlovade för några år sedan att de skulle sätta upp en etanolkärl så fort det fanns tio etanolbilar i närområdet. I minst 200 kommuner finns det nu över 10 etanolbilar (flexifuel), varför antalet pumpar med bensinbolagens egen logik borde ha varit minst det dubbla mot det faktiska antalet. I särskild remiss, som finns på www.gronabilister.se, utvecklar vi hur vi anser att antalet pumpmöjligheter bör utökas men på denna plats förtjänar att påpekas värdet av att staten fortsätter att stimulera fram biogaspumpar med KLIMP-pengar och andra liknande bidrag. Staten bör dock inte ensidigt gynna biogasen utan också ge ekonomisk stimulans till bred marknadsintroduktion av etanol.
- **Motorvärmare.** Såväl bränsleförbrukning som utsläpp av miljö- och hälsofarliga ämnen är särskilt höga vid kallstarter. En rätt använd motorvärmare har därmed stor effekt, men huvuddelen av bilisterna använder inte motorvärmare alls eller inte i den utsträckning de borde. Många av de som använder motorvärmare, har den på alltför länge vilket reducerar den totala nyttan för miljö och hälsa. Stat och kommun bör därför stimulera ett ökat användande av timerförsedda motorvärmare samt informera om hur tekniken bäst används.
- **Låginblandning.** Att låginblanda etanol i bensin (5 procent) samt RME i diesel innebär stora volymer biobränsle snabbt. Det är en viktig komponent i att snabbt uppfylla EU:s biodrivmedelsdirektiv (se ovan) och Sveriges klimatåtaganden enligt Kyotoprotokollet. Låginblandningen bör därför genomföras fullt ut i all bensin inklusive 98 oktan liksom i dieseln. Sverige bör också begära undantag för att kunna tillåta en högre iblandningsgrad än 5 procent etanol, eftersom 10 procent eller mer är tekniskt möjligt och miljömässigt motiverat. Låginblandning bidrar däremot väldigt lite eller inte alls till att förändra människors beteende och det är därför inte hållbart ens på kort sikt att avstå från biobränslen för fordonsdrift till förmån för låginblandningen.
- **Ändringar i beskattningen av förmånsbilar.** Det reducerade förmånsvärdet för miljöbilar (20-40 procent) gäller fram till år 2008. Det är för kort tid för de som beslutar om inköp av stora vagnparker och bör därför skyndsamt förlängas. Det råder

också oklarhet om hur nya fordonstyper ska klassas (t.ex. s.k. ”lätta hybrider”) som bör redas ut skyndsamt. Gröna Bilisters utgångspunkt är att alla typer av miljöfordon som innebär väsentliga minskningar av Co2-utsläpp jämfört med konventionella, fossilbränsle drivna fordon, ska omfattas av reduktionen.

- **Beskattade parkeringssubventioner.** Kombinationen av ofta relativt höga kostnader för boendeparkering dagtid och gratis parkering vid arbetsplatsen, stimulerar människor att ta bilen till jobbet, med ökade koldioxidutsläpp som följd. Ur klimatsynpunkt är detta givetvis helt förkastligt, samtidigt som det drabbar den som faktiskt behöver ta bilen i form av ökad trängsel. Gröna Bilister ställer sig därmed helt bakom Skatteverkets intentioner att hårdgranska och tydligare ta upp till beskattning den förmån det innebär att ha gratis parkering på arbetsplatsen.
- **Långvarig skattebefrielse för biodrivmedel.** Skattelättnader för biodrivmedel beslutas i normalfallet precis innan (eller t.om. efter) att den föregående periodens skattebefrielse upphört. Befrielsen gäller vanligen för så korta tidsrymder som 1-2 år att behöva införas för att dessa ska vara ekonomiskt konkurrenskraftiga. Utredningen konstaterar att ”enbart befrielse från koldioxidskatt kommer inte att räcka.”. Energiskattebefrielse behövs därför under ett antal år framgent och bör kunna beslutas för åtminstone en femårsperiod framåt.
- **Transportplaner för större verksamheter.** Om större företag åläggs att redovisa sina transportplaner inklusive en årlig redovisning av antalet körda kilometer och den totala bränsleförbrukningen, skulle det fungera som incitament att minska förbrukningen och dessutom möjliggöra en extern jämförelse av företagens klimatarbete.
- **Definition av miljöbilar.** I dag saknas en enhetlig definition av miljöbilar, vilket försvårar skatte- och avgiftslättnader inte minst på lokal nivå. En sådan definition bör därför snarast tas fram, men med en årlig kompletteringsmöjlighet så att inte nya tekniker stängs ute för att definitionen blivit föråldrad.
- **Miljöinformation i fordonsregistret.** I dagsläget är informationen om miljöbilar i fordonsregistret inte sökbar på ett hanterligt sätt. Det betyder att t.ex. kommuner som vill erbjuda gratis parkering åt miljöbilsägare inte enkelt kan nå dessa. Det är därför av stor vikt att fordonsregistret förändras så att relevant miljöinformation finns med, utan att man behöver söka på varje typad miljömodell.

3. Frisk luft

Utredningen konstaterar att ”Luftföroreningar utomhus är en betydande orsak till ohälsa som förkortad livslängd, sjukhusinläggningar och tillfälliga såväl som kroniska problem i luftvägarna. Luftföroreningar är också en vanlig orsak till besvärsupplevelser och medför också skador på natur och kulturmiljön samt på material. Trafiken och uppvärmning av bostäder är en av de största källorna till flera av de vanligaste luftföroreningarna.” Utifrån detta är det av stor vikt att trafikens andel av dessa föroreningar minskar.

Kvävedioxid

För kvävedioxid har halterna sjunkit sedan slutet på 1980-talet genom tekniska förbättringar, främst av fordon. Införandet av katalysatorer på personbilar och de successivt skärpta avgaskraven har bidragit till att NO₂-halterna i tätorterna generellt sett har reducerats med 25 procent. För tiden fram till 2010 uppskattas kväveoxidutsläppen från vägtrafiken i riket minska med ca 50 procent jämfört med år 2001, från ca 105 000 ton/år till ca 52 000 ton/år.

Gröna Bilister föreslår inga åtgärder specifikt inriktade på att minska personbilstrafikens utsläpp av kvävedioxid. Ett stort antal av de åtgärder vi föreslår för andra utsläpp innebär dessutom minskade utsläpp av kvävedioxid, särskilt de åtgärder som innebär minskad personbilstrafik.

VOC och marknära ozon

Energiproduktion med ved i enskilda hushåll samt vägtrafiken dominerar utsläppen av VOC (flyktiga organiska ämnen exklusive metan). Arbetsmaskiner, viss industriell verksamhet samt lösningsmedel är också av betydelse för utsläppen.

Medelvärdena för marknära ozon under sommarhalvåret ligger mellan 60-70 µg/m³. Delmålet 120 µg/m³ överskrids vid ett fåtal tillfällen vid samtliga stationer där marknära ozon uppmäts. Trafiken är den dominerande källan.

Gröna Bilister föreslår inga åtgärder specifikt inriktade på att minska personbilstrafikens utsläpp av VOC och marknära ozon. Ett stort antal av de åtgärder vi föreslår för andra utsläpp innebär dessutom minskade utsläpp av dessa ämnen, särskilt de åtgärder som innebär minskad personbilstrafik.

Partiklar

Långdistanstransport, samt i gatumiljön resuspension (uppvirvling) av partiklar ger stora kvantitativa bidrag till halterna. Halten av partiklar på en gata styrs av bl.a. trafikintensitet, förhållandet mellan antalet bilar och lastbilar och fordonens hastighet. Mätningar från Oslo sedan 1992 visar att halten under vinterhalvåret sjunker med 10-20 procent om andelen dubbdäck minskar från 80 till 20 procent.

För partiklar väntas utsläppen från bilar och arbetsmaskiner fortsätta minska till följd av avgaskrav på arbetsmaskiner och skärpta krav för bilar. I rapporten "Luftkvalitetssituationen i Svenska tätorter till år 2020" för Vägverket har rapportförfattarna generellt antagit att PM10-halterna i bakgrundsluften på landsbygd minskar med 10 % från år 2001 till 2010 och med 20 % fram till 2020 räknat från år 2000.

EU:s kommande miljökvalitetsnorm innebär en stark fokusering på PM10-partiklar, medan epidemiologiska studier pekar på att man borde ha minst tre olika partikelnormer – troligen PM10, PM1 och PM 0,1. PM10 fångar in grova dammpartiklar, PM1 fångar in storskalig sekundär partikelbildning (svavel och kvävesalter), PM 0.1 fångar in partiklar från direktinsprutade bilmotorer. Att enbart fokusera på PM10 leder till att man riskerar att inte minska de totala hälso- och miljöriskerna särskilt mycket.

Gröna Bilister prioriterar följande åtgärder för att minska mängden partiklar i luften:

- **Obligatoriskt partikelfilter för dieslbilar.** Konsumentverkets granskning från maj 2004 visar att nio av tio nya dieslbilar fortfarande tillhör den sämsta utsläppsklassen, med bl.a. höga utsläpp av partiklar. De flesta nya dieslbilar är fortfarande inte utrustade med partikelfilter, vilket innebär onödigt höga utsläpp av partiklar från dessa fordon. Sverige bör senast från år 2006 förbjuda dieslbilar utan partikelfilter och/eller ändra dieselfordonsbeskattningen så att den kraftigt premierar fordon med sådana filter.
- **Trängselavgifter.** För Stockholms kommuns del, beräknas trängselavgifterna minska trafiken med 31 procent under maxtimmen och 11 procent totalt. För Stockholms kommuns del bör PM10-utsläppen minska mer än det totala trafikflödet, eftersom trängselavgifterna leder till ett bättre flyt i trafiken och därmed till kraftigt minskat slitage av däck (som är en viktig källa till PM10).
- **Minskad dubbdäcksanvändning.** Tester av vinterdäck av bl.a. Teknikens Värld och Auto, Motor & Sport ger vid handen att dubbdäcken inte längre är överlägsna de dubbria gällande framkomlighet i vinterväglag. Dock är dubbarna fortfarande en tillgång vid halt väglag, som ofta råder i södra och Mellansverige. Utifrån detta bedömer vi att tiden ännu inte är inne för ett dubbdäcksförbud, trots att det redan finns i t.ex. Schweiz. Däremot bör konsumenten upplysas om respektive däckslags för- och nackdelar, i linje med vad länsstyrelsen föreslår. En sådan kampanj genomförs lämpligen av Vägverket, men också ideella organisationer som t.ex. Gröna Bilister – som förenar bilism med miljötänkande – bör få en roll i en sådan kampanj. Kampanjen bör lämpligen också ta upp andra miljöaspekter av däckval, t.ex. de hälsomässiga fördelarna med att välja HA-fria däck och de ekonomiska fördelarna med att välja lätttrullande, bränslesnåla däck.
- **Färre tunga vägtransporter.** De tunga vägtransporterna medför ett särskilt högt slitage på vägarna och därmed höga partikelutsläpp. Den ökande lastbilstrafiken måste därför vändas, med en mängd andra vinster i form av färre olyckor, minskat buller och lägre koldioxidutsläpp.

- **30 km/h i innerstaden.** Stora samhällsvinster görs om hastigheterna sänks från 50 km/h till 30 km/h, särskilt i form av en lägre andel allvarliga olyckor med oskyddade trafikanter. Eftersom det sällan är möjligt att hålla jämn fart 50 km/h genom innerstaden av länets större städer, innebär hastighetssänkningen från 50 till 30 km/h också ett jämnare trafikflöde med en minskad andel accelerationer och inbromsningar. Detta leder till en ytterligare minskning av utsläpp av partiklar och andra hälsoskadliga ämnen, liksom en minskad bränsleförbrukning och i paritet med detta minskade utsläpp av växthusgasen koldioxid. Försök med 30 km/h har också visat att fler väljer cykeln när de omkringvarande bilarna framförs i lägre tempo. Detta ger ytterligare miljövinster, men också vinster i form av bättre folkhälsa.
- **Jämn hastighet.** Antalet skyltar som aviserar ”grön våg” (den hastighet man bör hålla för att slippa få rätt ljus) är fortfarande försvinnande få. Mer kan troligen också göras för att synkronisera trafikljusen på större leder, så att trafiken flyter bättre. Vägverket bör införa ett särskilt anslag för dessa åtgärder.
- **Tillfälligt höjd skrotningspremie.** Den svenska fordonsparken är den äldsta i Europa och en snabbare utfasning av äldre fordon utan katalysator skulle innebära minskade utsläpp av bland annat kvävedioxid och partiklar. Det skulle samtidigt höja trafiksäkerheten, eftersom fordonens säkerhet utvecklats relativt snabbt de senaste tio åren.

Stockholm 040614

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann
Mattias.goldmann@gronabilister.se