

Remissvar Svensk Klimatpolitik (SOU 2008:24) – Gröna Bilister

I egenskap av att vara Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation anser vi på Gröna Bilister anser att det är av yttersta vikt att vi lämnar ett remissvar på detta betänkande om svensk klimatpolitik. Gröna Bilister (GB) fokuserar sitt remissvar på transportrelaterade delar i betänkandet, då detta är huvudfrågan för oss.

Vi refererar till sidnumret i betänkandet (sidnumret återfinns i vänsterkolumnen) och svarar både på de delar där vi har samma (understrukna) såväl som avvikande åsikter eller reservationer (**fet stil**) jämfört med betänkandet.

Allmänna ställningstaganden

Sidan 18

Även om det är berömvärt att betänkandet har föreslagit en minskning om minst 8 % av växthusgaser i utvecklingsländer genom olika mekanismer (såsom Joint Implementation eller Clean Development Mechanism) vilket GB fortsatt stöder, anser vi att det vaga målet om högst 30 % reduktion av de nationella utsläppen är snålt tilltagna. **Sverige bör minska sina utsläpp med 40 % till 2020 jämfört med 1990 års nivå.** Även om det parallella arbetet med utvecklingsländer har en viss effekt på växthusgaserna, så kommer motståndet mot utsläpps begränsningar i dessa länder fortsatt vara starka, när samtidigt de rika länderna som står för de överlägset största per capita utsläppen inte tar krafttag för att komma i nivå med utvecklingsländernas utsläpp. Av rättviseskäl vore det med andra ord naivt att tro att utvecklingsländerna på allvar skulle börja med sitt klimatarbete, om de rika länderna inte strävar efter att komma så nära dem som möjligt på så kort tid som möjligt. I-ländernas trovärdighet är en nyckelfaktor för att vi på allvar ska kunna förhindra en klimatförändring större än 2-gradersmålet.

GB anser att ett mål om drygt 30 % minskning av koldioxidutsläppen från vägtransporter (lika för personbilar och godstransport) måste sättas upp som ett mål för 2020 jämfört med 1990 (20 % kan åstadkommas med hjälp av bränsleprisökningar, se nedan och resterande del med vägtullar, ändrad förmånsbeskattning, ökad satsning på biobränslen, miljöbilism, kilometerskatt, samt satsning på infrastruktur och kollektivtrafik).

Flyg-, sjö- och tågtrafik

Sidorna 261-262, 272, 274 GB stöder allmänt förslagen för flyg- och sjötrafiken. Men, en mycket högre avgift än dagens måste tas ut vid start

från svenska flygplatser så snart som möjligt och denna borde inte separeras från biljettpriset, eftersom det ger misstro till avgiften. Alternativt kan man höja priset på själva flygplanet istället för personerna som föreslås på sidan 274. Höjningen borde planeras i etapper, så att marknaden hinner anpassa sig.

275 **GB motsätter sig förslaget att flygtrafiken framförallt ska regleras genom internationella överenskommelser.** Beredningen erkänner att tiden för när överenskommelser kan nås är osäker **och därför borde man med omedelbar verkan avgiftsbelägga de nationella och internationella transporterna på ett nationellt plan**, tex enligt de förslag som diskuteras i betänkandet eller enligt ovan.

276 GB stöder förslaget att redan nu försöka införa ett system för nationell beskattning för sjötrafiken.

262, 281 GB stöder förslaget om minst 50 % utbyggnad av gods- och persontrafiken på räls till 2020. GB motsätter sig dock reservationen att tågutbyggnaden enbart ska ske på samhällsekonomiskt lönsamma sträckor. Eftersom tågutbyggnaden inte räcker för att tillgodose ett ökat kollektivtrafik- och långfärdsnyttjande, måste tillfälligtvis busskapaciteten även den öka med 50 % till 2020.

Infrastruktursatsningar

263, 283-285 GB stöder förslaget om en ändrad plan/bygglovslag (PBL) så att en plan endast kan godkännas om den kan redovisa att den bidrar till minskade koldioxidutsläpp och att kommunerna ska kunna få ökad möjlighet att ändra i en plan av miljöskäl. GB stöder också förslaget att länsstyrelsen ska kunna ändra en plan av miljöskäl, vilket framförallt är viktigt när mellankommunala planer utarbetas. GB anser även att det ska finnas en ny paragraf i PBL som hindrar regionförstoring och stadsutglesning. Här är det av yttersta vikt att regeringen får igenom förslaget i budgetpropositionen att ge ett anslag om 10 miljoner kronor för stöd till länsstyrelser och berörda statliga myndigheter för att utbilda dem i PBL:s tillämpning, vilket hittills har brustit. Annars måste andra åtgärder till för att PBL-förändringarna ska kunna implementeras.

31 GB stöder förslaget om klimatanpassade infrastrukturinvesteringar i EU.

266, 312 GB stöder att ett förslag tas fram för att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån.

GB saknar ett avsnitt om trafiksäkerhet i betänkandet. Vi efterlyser till exempel sänkta hastighetsgränser på vissa sträckor och skärpt hastighetskontroll, vilket har positiv effekt även på koldioxidutsläppen. Se för övrigt våra remisser i ärendet på GBs hemsida.

Biobränslen och miljöbilism

- 265 GB stöder förslaget om att pröva om det går att ha en högre andel biobränslen än 10 % i Sverige.
- 265 GB stöder förslaget om att Sverige ska fortsätta driva målet att EU etanoltullar upphör (förutsatt att etanolen infriar drivmedelsdirektivets krav på miljönytta).
- 265, 303 GB stöder förslaget att Sverige aktivt bör medverka till ett certifieringssystem för hållbar produktion av biodrivmedel.
- 265, 304 GB stöder förslaget att alla statliga miljöbilsupphandlingar styrs av Vägverkets miljöbilsdefinition och att definitionen ska skärpas för miljön och säkerheten.
- 265 GB stöder förslaget om utökad stöd till utveckling av andra generationens biodrivmedel och satsning på övrig fordonsforskning såsom laddhybridteknik.
- 266 GB stöder förslaget om särskilt stöd till utveckling av biogasdrift.
- 266 GB stöder förslaget om att en utredning bör tas fram för att långsiktigt stimulera en fortsatt biodrivmedelsutveckling.
- 266 GB stöder förslaget om 120 g/km koldioxidutsläpp till 2012 och 95 g/km till 2020 för den genomsnittliga nya bilen inom EU.
- 35, 315 GB stöder förslaget att större bidrag bör ges till anläggningar för produktion, uppgradering, och distribution av biogas från organiskt avfall.
- 35, 315, 342, 397 GB stöder beredningens förslag att stödja biogasproduktion från stallgödsel och rötning av andra material och att det ska göras med hjälp av en del av landsbygdsprogrammet.
- 342 GB stöder förslaget om att pröva om kontraktspremier kan användas för att öka salixproduktionen.
- 240-244 GB stöder förslaget om specifikt inriktade investeringsstöd för särskilt kostsamma och växthusgasbesparande åtgärder som en ersättare till det gamla KLIMP-systemet. **GB reserverar sig dock mot förslaget eftersom det är svårt att säga hur stora stöden blir. Stödet måste vara mycket större än vad KLIMBidraget var för år 2007. Det är även viktigt att aktiviteter utanför vad betänkandet**

kallar för "schabloner" ska finansieras, som tex: utvecklingen av biogasnätet i Sveriges kommuner, promenadvänliga stråk, bilfria innerstäder, gröna ytor, fullskaleanläggningar för biobränsleproduktion, etc.

Transportavgifter och skatter

264, 294, 386-389

GB stöder en ökning av bensinskatten med 70 öre/liter inklusive moms jämfört med 2007 års pris och uppräknat mot den skattehöjning på 29 öre/liter som infördes 2008. GB anser dock att det är viktigare att följa det totala bensinpriset snarare än skatten. Bensinpriset bör vara långsiktigt planerat, med föreslagna höjningar i ettårsintervall, så att marknaden/konsumenten kan planera för framtiden. GBs förslag är en ökning av bensinpriset med 70 öre/liter och år och med hänsyn tagen till dagens penningvärde. Bensinskatten bör höjas varje år så att det motsvarar den föreslagna höjningen av bensinpriset i ettårsintervaller.

SIKAs prognoser visar att med en genomsnittlig ny bilpark som förbrukar 120 g koldioxid per km år 2012 och ett bensinpris på mellan 20-23 kr litern år 2020 så reducerar vi koldioxidutsläppen från personbilsparken med 20 % år 2020 jämfört med 1990. Den av GB föreslagna prisstegringstakten ger ett bensinpris på drygt 20 kr litern år 2020. Notera att SIKAs modell inte är känslighetstestad för ändringar i BNP och att dagens ökning av oljepriset redan nu överstiger den föreslagna ökningstakten. GB anser dock att detta inte får leda till att man sänker bensinskatten år från år, även om oljepriset ökar med mer än 70 öre per år.

För att priserna inte ska drabba de sämst ställda på sikt, måste förslagen om förbättring av kollektivtrafiken och reseavdraget, fortsatt stöttning av biobränslen och energieffektivisering av fordon givetvis drivas hårt parallellt.

294

GB stöder förslaget om en ökning av dieselskatten med 70 öre/liter. Under åren 2009 till och med 2012 anser dock GB att dieselpriset bör öka mer än för bensinen så att det till 2012 har ungefär 40% högre pris än bensinen per liter bränsle. En dieselbil kan köra drygt 40% längre sträcka per liter bränsle än motsvarande bensinbil med samma prestanda. Vi vill undvika en längre körsträcka för dieseldelar, eftersom det leder till större problem med partiklar, kväveoxider, buller och vägslitage. Prisökningstakten för diesel måste även den proklameras i förväg. Sedan bör ökningstakten hela tiden styras så att dieselpriset är 40% högre än

- bensinen. Fordonsskatten för dieselbilar bör också successivt tills 2012 harmoniseras med bensinbilens.**
- 264, 294, 392-393 **GB vill att en kilometerskatt för godstransport på väg bör genomföras redan 2009 på grund av den pågående ökningstakten för lastbilstrafiken.** Detta är ett komplement till förslaget på en årlig ökning per år av dieselpriiset, för att ytterligare effektivisera godstransporter på väg. **GB vill även att tung godstrafik samtidigt får möjligheter att få skattelättnader för dieselskatten, eftersom priset annars kan bli för högt. Det kan annars också uppkomma en situation med sk "dieselturism",** där man köper billigare diesel i utlandet och därigenom undkommer Sveriges relativt högre dieselpriiser, vilket man alltså inte gör med kilometerskatt.
- 264, 291 GB stöder att reseavdraget ska vara avståndsberoende för att främja kollektivtrafiken. **Dessutom bör det även finnas en del som är högre för glesbygdshushåll.** Reseavdrag för resa mellan städer/orter med bra lokaltrafikkommunikation bör ej få detta glesbygdsavdrag beviljat. Hur detta avdrag ska utformas borde nog övervägas och införas senast 2010. I händelse av att glesbygdshushåll blir extra hårt ansatta av ökande drivmedelspriser samtidigt som det uppkommer en situation med etanolbrist, svag utveckling av gastankställen och elfordon måste det finnas utrymme att justera drivmedelsskatterna.
- 264, 295 GB stöder förslaget om att kommuner/landsting kan införa vägskatter oberoende av regeringsbeslut om de önskar.
- 266, 390, 391 GB stöder förslaget om att förstärka den koldioxidifferentierade fordonsskatten.
- 266, 312, 391, 392 GB stöder förslaget att en utredning bör tillsättas för att granska hur förmånsbilsbeskattningen kan leda till grönare transporter och att faktorn för beräkning av förmånsvärde av fritt drivmedel höjs från 1,2 till ca 2.
- 247, 254 GB stöder förslaget om en utredning för att kunna införliva landtransporter i EUs utsläppshandelssystem, vilket på sikt kan användas som ett styrmedel.

För Gröna Bilister, Lund den 18/6 2008.

Adam Kristensson

