

Stockholm den 19 maj 2014

Näringsdepartementets diarienummer: N/2014/743/E

Naturskyddsföreningens svar på remiss avseende Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84)

Naturskyddsföreningen anser att:

- Utredningen på ett bra sätt har analyserat möjliga åtgärder och olika potentialer men vi är mycket kritiska mot att det i stort sett saknas de konkreta åtgärdsförslag som behövs för att kunna uppnå målet om en fossilfri fordonstrafik 2030.
- Utredningen borde ha presenterat ett förslag på höjd koldioxidskatt.
- Förslagen om höjd energiskatt på diesel samt att HVO skattemässigt bör behandlas på samma sätt som övriga biodrivmedel är motiverade.
- Kilometerskatt för tunga fordon bör införas. Vi stödjer också förslaget om restitution av delar av en höjd dieselskatt för fordon som betalar svensk kilometerskatt liksom att en kilometerskatt på sikt även behöver införas för personbilar.
- Bland de förslag som tas upp för ett bonus-malussystem förordas:
 - Införande av ett bonus-malussystem med brytpunkt i systemet till 95 g/km med den största bonusen på 100 tkr för rena elbilar och med den kraftigaste malusen på 100 tkr. Systemets gränser bör regelbundet revideras.
 - Ingen viktdifferentiering i systemet
 - Supermiljöbilspremierna höjs till 70 tkr respektive till 50 tkr enligt förslaget men avskaffas när bonus-malussystemet införs.
 - Den årliga fordonsskatten behålls som idag
 - En bonus-malus även för lätta lastbilar och bussar bör utredas
 - Nedsättningsreglerna för bilar med alternativt bränsle ska få fortsätta sättas ned till värdet för en jämförbar fossildriven bil. För 2015-2017 ska dock enbart bilar som släpper ut maximalt 95 g CO₂/km vara tillåtna som förmånsbilar. Efter 2017 ska denna gräns skärpas till högst 50 g CO₂/km.
- Upphandlingskrav i offentlig verksamhet på miljöanpassade fordon bör införas som obligatorium.
- Förslagen angående eco-innovations, energimärkning av bilar och miljöpremier för

tunga lastbilar och bussar behöver utredas ytterligare.

- Förslaget om en successivt skärpt kvotplikt är nödvändig och att skärpningen bör fastställas gradvis så att 100 % kvotplikt är uppnått 2030.
- En prispremiemodell för biobränslen bör genomföras.
- En fortsatt befrielse från koldioxidskatt för biobränslen bör gälla ännu en tid.
- Utredningens förslag till stöd för att påskynda en utbyggd laddinfrastruktur är bra och vi ser även positivt på utvidgade försök med elektrifierade vägar för tunga transporter.
- Förslaget att anslå statliga medel till stadsmiljöavtal är mycket intressant förutsatt att medlen till dessa ska tas från infrastrukturens väganslag. Vi stödjer även skärpningar av olika parkeringsregler.
- Exploateringar som påverkar regionala trafikflöden, däribland externa köpcentrum, ska miljöprövas av länsstyrelsen liksom att länsstyrelsen ska garantera att mark finns tillgänglig för pendelparkeringar.
- Förslaget att befria alternativt drivna tunga lastbilar och elektriska lätta lastbilar från trängelskatt är tveksamt och vi är avvisande till förslaget att alternativt drivna fordon ska kunna utnyttja kollektivtrafikfält.
- Förslag för att stödja bilpooler, e-handel, resfria möten, distansarbete kommer att vara viktiga för att minska transportarbetet liksom åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet. Några konkreta förslag finns dock inte.
- En förutsättning för att längre och tyngre lastbilar ska kunna övervägas för längre transporter är att lastbilarna konstrueras för drift på elektrifierade vägar.
- Ett förändrat reseavdrag bör utredas och göras avståndsbaserat eller helt avskaffas.
- Lägre hastigheter bör utredas och överlag införas. Naturskyddsföreningen vill även få till stånd en generell hastighetssänkning i större städer. Föreningen stödjer även idén till bättre hastighetsövervakning genom att fotografera registreringsskylten i stället för föraren.
- Härutöver bör regeringen som utredningen föreslår naturligtvis vara drivande i internationella klimatfrågor där skärpta regler är viktiga att snarast få till stånd. Det gäller inte minst frågor om utsläppsrätter i EUs handelssystem, en europeisk koldioxidskatt, regler för fordons avgasutsläpp, regler för biobränsleanvändning och beskattning av flygets och sjöfartens utsläpp.

Naturskyddsföreningen har genom remiss från Näringsdepartementet inbjudits att lämna synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Vi tackar för den möjligheten.

1. ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING

Utredningen har bra sammanfattat de utmaningar som vi står inför. Det krävs samhällsåtgärder som minskar behovet av transporter och premierar användning av energieffektiva trafikslag. Effektivare fordon och användning av dessa samt tillförsel av fossilfri energi till fordonen – i huvudsak elektrifiering och biodrivmedel. Utredningen har också grundligt analyserat möjliga åtgärder och olika potentialer.

Sammanfattningsvis kan sägas att det är bra att utredningen konstaterar att det går att åtminstone minska vägtrafikens utsläpp av koldioxid med cirka 80 procent till 2030 och de olika förslagen genomförs. De flesta förslagen har mycket goda möjligheter att bli genomförda om den politiska viljan finns. Men många förslag handlar dessvärre om att nya utredningar ska tillsättas för att utreda det som den här utredningen inte mäktat eller hunnit med. Framför allt hade det behövts skarpa och tydliga förslag på styrmedel. Vid genomläsning av utredningens författningsförslag, det vill säga de hårda förslagen, lyser dessa dessvärre nästan helt med sin frånvaro.

Utredningen skriver (s 271) att framtiden sammantaget är svårbedömd och att osäkerheten innebär att ”försiktighetsprincipen och risken att misslyckas att uppnå tvågradersmålet talar för att man vid val av styrmedel och åtgärder inte får sikta för lågt” samt att det inte ”finns tid att pröva effekterna av styrmedlen ett och ett eller några få i taget”. Utredningen anger också att ”Klimatmålen ställer krav på stora utsläppsminskningar under relativt kort tid”.

Tyvärr måste vi konstatera att utredningens lagda förslag inte kommer att lyckas uppnå dessa målsättningar.

Utredningen har delat upp sina förslag i ett antal åtgärdsgrupper och vi väljer att kommentera de viktigaste av förslagen på samma sätt nedan.

2. SYNPUNKTER PÅ UTREDNINGENS FÖRSLAG

2.1 GENERELLA STYRMEDEL

Utredningens förslag: *En höjd koldioxidskatt utreds för att bättre avspegla de verkliga kostnaderna för klimatförändringar.*

Regeringens utredningsdirektiv anger ”Regeringen anser att generellt verkande styrmedel som sätter pris på utsläppen av växthusgaser bör utgöra grunden för omställningen. Dessa styrme-

del kan behöva kompletteras (vår markering) med mer riktade styrmedel som främjar bl.a. teknisk utveckling.”

Det generella klimatstyrmedel som Sverige kan besluta om är koldioxidskatten. Utredningen har dock till Naturskyddsföreningens stora besvikelse enbart rekommenderat att en annan utredning bör titta på frågan om en höjd koldioxidskatt.

Vi vill också tydligt markera att grunden för koldioxidskatten måste vara att den ska vara ett styrinstrument som syftar till att faktiskt minska koldioxidutsläppen så att Sverige kan uppnå fossilfria vägtransporter 2030.

Ett av huvudargumenten mot att föreslå en kraftigt höjd koldioxidskatt som ett enda generellt styrmedel är att den anges behöva höjas till ”en mycket hög nivå”, som enligt Konjunkturinstitutet sägs skulle innebära ett bensinpris på 42 kr/liter. Naturskyddsföreningen ifrågasätter den bedömningen och menar att kraftigt positiva styreffekter skulle uppnås redan vid en lägre nivå.

Utredningen har (sid 510) beräknat att en elbil vid ett bensinpris på 20 kr/liter kommer att vara privatekonomiskt lönsam. Varför har då inte utredningen föreslagit en åtgärd som resulterar i ett bensinpris på 20 kr/liter i form av en höjd koldioxidskatt? Till saken hör att det i dagsläget, med de undantag som industrin har, och då såväl flyg som fartyg är undantagna från koldioxidskatt, i stort sett bara är vägtransporterna som berörs av koldioxidskatten.

Utredningens förslag: *Utredningen lämnar inget förslag kring koldioxiddifferentiering av fordonsskatten för tunga fordon men ser att det med det arbete som genomförs inom EU om några år kommer att finnas data som gör en sådan lösning möjlig.*

Efter det att lätta lastbilar för några år sedan gick över till koldioxidbaserad fordonsskatt är det naturligt och i högsta grad önskvärt att turen slutligen kommer till den tunga fordonsssektorn. Som utredningen konstaterar håller dock EU för närvarande på att utreda hur man bör beräkna tunga fordons koldioxidutsläpp för att kunna ställa utsläppskrav på nya tunga lastbilar och det arbetet behöver avvaktas för övergången till ett koldioxiddifferentierat fordonsskattesystem.

Utredningens förslag: *Höjning av energiskatten på dieselbränsle i tre steg fram till 2020 så att summa koldioxidskatt och energiskatt räknat per liter blir lika som för bensin samt utredning om genomförande av samma åtgärder för fossil fordonsgas.*

Energibeskattningen av fordonbränslen styrs av reglerna i EUs energiskattedirektiv där förändrade regler kan förutses. Dieslbilar har normalt bättre verkningsgrad än bensinbilar och bränslet är något energirikare än bensin vilket förbilligar transporterna för dieslbilägaren. Energiskatt ska som grundregel tas ut i relation till bränslets energiinnehåll varför föreningen stödjer förslaget att till 2020 höja skatten på diesel och fossil fordonsgas till samma nivå som för bensin. Däremot ska koldioxidskatten behandlas separat.

Utredningens förslag: *Förändrade avdragsbestämmelser i lagen om skatt på energi bör utredas så att höginblandad HVO omfattas av avdragsrätt på samma sätt som andra höginblandade biodrivmedel, samtidigt som en översyn görs av energibeskattningsregler för DME.*

Föreningen stödjer förslagen då alla befintliga biobränslen i energiskattehänseende bör ges lika villkor.

Utredningens förslag: *Utredning om en kilometerskatt för tunga fordon med restitution för del av den inbetalda skatten på dieselbränsle.*

Naturskyddsföreningen stödjer förslaget att en km-skatt införs för tunga fordon. Vi är kritiska mot att utredningen inte har kunnat lägga fram ett färdigt förslag på kilometerskatt då vi menar att det fanns tillräckligt med underlag i utredningen att kunna landa i ett konkret förslag.

För att en höjd dieselskatt inte ska leda till att tunga fordon i ökad utsträckning dieseltankar billigare utanför Sverige stödjer föreningen förslaget att den åkare som kör i Sverige och därmed betalar km-skatt också få tillbaka en del av höjningen.

Utredningens förslag: *Utredning om den långsiktiga beskattningen av vägtrafiken där bl.a frågan om en kilometerskatt för lätta fordon behandlas.*

Med en allt större andel eldrift för personbilar kommer det att krävas ett annat sätt att ta betalt för vägslitage, trafikskador etc än genom drivmedelsskatter och kilometerskatt för lätta fordon ser ut att vara ett rimligt alternativ. Det bör utredas.

2.2 ENERGIEFFEKTIVARE LÄTTA OCH TUNGA FORDON

Utredningens förslag: *Utredningen ger förslag på två alternativa paket av typen bonus-malus, det första med eller utan viktdifferentiering. Utredningen pekar inte ut något av dem som utredningens förstahandsval. I båda fallen är syftet att nya personbilar i Sverige ska ha ett koldioxidutsläpp på högst 95 g/km till 2020.*

Den enskilda fråga där Naturskyddsföreningen hade störst förväntningar på att utredningen skulle presentera ett färdigt förslag var frågan om införandet av en koldioxidrelaterad registreringsskatt av bonus-malus karaktär. Detta inte minst mot bakgrund av att ett fungerande bonus-malussystem har funnits i Frankrike i snart tio år. Även om utredningen har fört in ett flertal nya parametrar i systemet har man inte kunnat enas kring att förespråka något av de presenterade alternativen.

Utredningens mål är att det genomsnittliga koldioxidutsläppet på nya bilar 2020 ska vara högst 95 g/km. Det är en minst sagt låg ambitionsnivå eftersom det är precis vad som ändå kommer att krävas enligt EUs direktiv från 2020, första året gällande för 95 % av bilarna.

Utredningen har förslagit flera kontrollstationer 2018 för att se om utvecklingen går i linje med vad som krävs och om styrmedlen har den climateffekt som hade förväntats. Med betraktande av hur Tyskland nyligen använde kontrollstationen för EUs avgasregler för att urvattna ett tidigare redan fattat beslut bör kontrollstationerna enbart kunna skärpa ett beslutat styrmedel.

Naturskyddsföreningen förespråkar att följande val görs bland de olika parametrar som har presenterats i samband med den omfattande utredningen av bonus-malus förslagen:

a. Årliga fordonskatten:

Skärp dagens system genom att sänka brytpunkten där kostnadsdifferentieringen börjar. Fordonskatten styr även om de begagnade bilarna. Det viktigaste är dock att få till en kraftigt styrande registreringsskatt vid köpetillfället då det bestämmer vilka bilar som kommer att finnas på den framtida bilmärknaden.

b. Supermiljöbilspremie:

Höj supermiljöbilspremien från dagens 40 tkr när den löper ut 2014 till 70 tkr för rena elbilar och till 50 tkr för laddhybrider enligt utredningens förslag. Premien avskaffas när bonus-malussystemet införs.

c. Registreringsskatt med Bonus-Malus:

Utredningen föreslår en brytpunkt på 120 g CO₂/km som sedan föreslås sjunka med 6 g/år fram till 2020. Det är strax under utredningens målsättning att vi ska uppnå 95 g/km till 2020 men som Naturskyddsföreningen anser vara ett oacceptabelt lågt mål. Naturskyddsföreningen föreslår en skärpt brytpunkt i systemet till 95 g/km med en amplitud på i storleksordningen 100 tkr som bonus för rena elbilar och en kraftig malus på 100 tkr för bränsleslukande bilar. För att systemet ska vara balanserat anser vi utifrån de franska erfarenheterna att skalorna behöver revideras och skärpas årligen.

d. Viktdifferentiering:

Naturskyddsföreningen avstyrker skala beroende på vikt. Den blir bl.a. svårare att kommunicera.

e. Nedsättning av förmånsvärden:

Det är av största vikt att styra företagets inköp av nya bilar mot bilar som har mycket liten klimatpåverkan. Föreningens förslag är att nedsättningsreglerna för bilar med alternativt bränsle ska få fortsätta sättas ned till värdet för en jämförbar fossildriven bil. För 2015-2017 bör dock enbart bilar som släpper ut maximalt 95 g CO₂/km vara tillåtna som förmånsbilar. Efter 2017 kan denna gräns skärpas till högst 50 g CO₂/km. På sikt bör förmånsbilssystemet avskaffas.

f. Bonus malus för lätta lastbilar och bussar:

Ett bonus-malussystem även för lätta lastbilar och bussar är en bra idé men behöver först ses över så att det utsläppsmässigt samordnas med genomförandet av bonus-malussystemet för personbilar. Detta eftersom vissa bilköpare kan tänka sig välja mindre skåpbilar i stället för en stor personbil.

Utredningens förslag: *Ett förslag för energimärkning av lätta fordon presenteras samt att Konsumentverket bör ges föreskriftsansvar på området.*

Förslaget är till sin struktur likt vitvarumärkningen och Naturskyddsföreningen stödjer förslaget. Projektet bör genomföras i samarbete med andra EU-länders pågående energimärkningsarbeten på fordonssidan och bör harmoniseras till bonus-malus systemet så att det inte uppstår förvirring hos konsumenterna om vad som faktiskt förordas.

Utredningens förslag: *Trafikverket får i uppdrag att utreda effekterna av inkluderande av eco-innovations i de nationella styrmedlen*

Naturskyddsföreningen är tveksam till förslaget. Det innebär att bilar med viss miljöteknik skulle få lägre energi- eller koldioxidskatt än vad de annars skulle få utifrån fordonets redovisade standardutsläpp. Ett krav måste vara att den aktuella nya miljötekniken verkligen kan dokumenteras leda till mätbara minskningar av koldioxidutsläpp eller energiförbrukning. I annat fall finns risk att förslaget mera liknar den kritiserade dubbelräkning som får göras för vissa biobränslen och som utredningen också är motståndare till.

Utredningens förslag: *Upphandlingars betydelse behandlas i utredningen men inga förslag lämnas.*

Naturskyddsföreningen anser att frågan om stora upphandlingars styrande roll i klimatarbetet borde ha uppmärksamats bättre av utredningen liksom behovet av en bra beställarkompetens. Vi föreslår att det ska tas fram skärpta obligatoriska klimatkrav som t ex att alla offentliga myndigheter i upphandlingar av bilar enbart får köpa bilar som släpper ut mindre än 95 g CO2 per km. Upphandlingskrav i offentlig verksamhet på klimatsmarta fordon bör införas som obligatorium.

Utredningens förslag: *Det utreds en miljölastbilspremie för tunga hybrid- och ellastbilar samt lastbilar som kan gå på gas eller etanol samt att det utreds hur miljöbussar kan främjas ytterligare för att snabba på elektrifieringen av busstrafiken.*

Föreningen stödjer en fortsatt utredning av förslagen.

Utredningens förslag: *Transportstyrelsen och Trafikverket får i uppdrag att utreda och möjliggöra att trafik med längre och tyngre lastbilar kan tillåtas på lämpliga delar av vägnätet.*

Regeringen har i april 2014 gett Transportstyrelsen och Trafikverket detta uppdrag i syfte att utreda vilka vägar som skulle kunna trafikeras med 74 ton-tons lastbilar.

Naturskyddsföreningen anser principiellt att godstransporter i största möjliga utsträckning bör ske med det från klimatsynpunkt bästa transportslaget som är järnvägen. Platser där det inte är möjligt och det skulle kunna vara motiverat med längre och tyngre fordon gäller företrädesvis virkestransporter på längre avstånd från Norrlands inland till kusten.

Vad gäller andra längre lastbilstransporter som idag huvudsakligen går på riksvägar bör en förutsättning för att eventuellt tillåta längre och tyngre lastbilar på vissa huvudvägar vara att dessa lastbilar är konstruerade för att kunna gå på eldrift.

En oklar fråga är vilken potential elektrifierade vägar kan få. Utredningen antar att det för fjärrlastbilar endast sker en mindre elektrifiering till 2030 och att det för fjärrlastbilar och landsvägsbussar antas att 25 % av körsträckan sker på el 2050 (s 41). WSP har i underlag till utredningen å andra sidan bedömt att 2/3 av trafikarbetet med lastbilar redan 2030 skulle kunna utföras på elvägar.

2.3 BIODRIVMEDEL

Utredningens förslag: Utredningen bedömer att en fortsatt utveckling av kvotplikten fram till och med 2019 bör genomföras enligt regeringens förslag men att kvotpliktsnivåerna kan behöva höjas. Om prispremiemodellen genomförs bedöms en övergång till kvotplikt baserad på minskning av växthusgasutsläpp kunna vara lämplig medan det efter 2020 behövs ett mer omfattande kvotpliktssystem.

Det praktiska förslaget behöver utredas vidare men föreningen ser en successivt höjd kvotplikt som nödvändig. De ökade kvotpliktsnivåerna behöver enligt utredningen vara definierade cirka 5 år i förväg och bör följa en förutbestämd årlig utveckling. Utredningen har beräknat att dagens politik, potential och teknik skulle möjliggöra att i princip 100 % av fossilbränslet i vägtrafiken skulle kunna vara utbytt kring 2040. Naturskyddsföreningen anser dock att en kvotpliktstrappa bör kunna tas fram med siktet att kunna uppnå i stort sett 100 % biobränsle redan till 2030. Det förutsätter att de från klimatsynpunkt bästa biobränslena kommer att premieras i kvotpliktsystemet samt att EUs lagstiftning beträffande inblandning och tekniska krav på nya bilar kommer att tillåta det. Vi bedömer det som den troligaste utvecklingen men vill trycka på att det är viktigt att regeringen beslutar sig för att aktivt driva frågan. Det borde för övrigt även vara i linje med intressena från huvuddelen av den svenska skogsindustrin.

Utredningen anger att ett landstäckande system kan byggas upp med betydligt färre tankstationer för godstransporter och nyttofordon (s 498) än för personbilar. Personbilar kommer med den utvidgade kvotplikten att använda allt större del av det tillgängliga biobränslet vilket gör det nödvändigt att garantera tillgången till andra eller tredje generationens biobränsle.

Utredningens förslag: För att underlätta investeringar i nya anläggningar för produktion av biodrivmedel från avfall, biprodukter, cellulosa och hemi-cellulosa föreslår utredningen ett

regelverk som garanterar en prispremie på produktionen av drivmedel under de första 12 åren av en anläggnings produktion.

Naturskyddsföreningen inser behovet av att den aktör som gör dyra nyinvesteringar i anläggningar för att ta fram nya biobränslen måste kunna känna sig säkra på att det under lång tid går att räkna hem en lönsam avsättning av bränslet. Ett tydligt kvotpliktsystem är en viktig grundbult för att få företagen att våga investera. Det kan även behövas mer riktade investeringsstöd. En förutsättning är förstås att det är rättsligt möjligt vilket vi inte anser att vi har möjlighet att bedöma. Det handlar då inte bara om vilka EU-regler som gäller i dag utan också vilka biobränslerregler som kan komma att gälla för medlemstaterna efter 2020.

Naturskyddsföreningen håller med utredaren om att en större produktion av nya effektiva biodrivmedel behövs och att Sverige, främst genom sina skogstillgångar, har bra möjligheter till det för framtiden. Att Sveriges industri dessutom ligger längre fram på utvecklingsidan vad gäller de tunga fordonen där nya biobränsletekniker kommer att vara lättare att införa än på personbilssidan är givetvis ännu bättre.

Utredningens förslag: Utredningen resonerar kring frågan och anser det befogat att biobränslen även fortsättningsvis bör vara befriade från koldioxidskatt.

Tills vidare stödjer föreningen förslaget men inom en inte alltför lång framtid måste olika biodrivmedels koldioxidskatt differentieras i relation till deras koldioxidutsläpp i livscykelperspektiv. Det verkar också vara utredningens intention: ”Varje produktionskedja för biodrivmedel bör bedömas för sig och grunden för det är lagd i och med EU:s system för hållbarhetskriterier” (s 497).

2.4 ELEKTRIFIERING AV VÄGTRAFIKEN

Utredningens olika förslag: Utredda nya byggregler så att parkeringar förses med laddplatsinstallationer, skatteregler för laddning av elbilar på arbetsplatser samt statligt bidrag till installationer för laddinfrastruktur.

Föreningen stödjer samtliga förslag. En kraftigt ökad elektrifiering av vägtrafiken, avseende såväl lättare som tyngre fordon, kommer att vara nödvändig för att nå miljömålen. Det handlar om stora investeringar som måste göras och där det finns ett motiverat behov av stöd för att kunna påskynda utvecklingen.

Utredningens förslag: Flera försök med elektrifierade vägar bör genomföras de närmaste åren och även omfatta elektrifiering av busstrafik i städer

Föreningen stödjer förslaget men försöken bör relateras till vilka villkor som bör gälla för längre och tyngre lastbilstransporter (se ovan).

2.5 STADSPLANERING

Utredningens förslag: *Ett stadsmiljömål som innebär att ökningen i persontransportresandet i tätorter ska tas i kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken kan minska samtidigt som godstransporterna i staden samordnas bättre uppdras åt Trafikverket att konkretisera, i samråd med Boverket och Naturvårdsverket.*

Trafikverkets klimatscenario visar att bilåkandet behöver minska med 20 % jämfört med idag för att klimatmålen ska nås. Utredningen framhäver att vi därför måste planera och utveckla attraktiva och tillgängliga städer som minskar efterfrågan på transporter och ger ökad transporteffektivitet där ett systematiskt främjande av gång, cykel och kollektivtrafik sker. Det tänker man sig främst åstadkomma genom åtgärder i planeringen i form av förtätning, en funktionsblandning, och en närhet till bra kollektivtrafik. Det vill säga mycket av de goda och i dag moderna grundtankar som präglade ABC-staden, innan bilen tog över allt större del av transportfunktionerna. Naturskyddsföreningen stödjer fullt ut den målsättningen, men menar att förtätningen främst bör ske genom att ta redan hårdgjorda ytor, inom exempelvis vägnätet, i anspråk, medan viktiga grönområden behöver sparas. Förtätning är främst viktigt i ett samhälle baserat på hög privatbilism; med kraftigt förstärkta kollektiva system och mer cykelresor är förtätningen inte lika avgörande.

Stadsplaneringens utformande är idag dock i princip helt kommunernas ansvar. Grundproblemet är att när utredningen deklarerar att den inte lämnar några förslag som inskränker det kommunala självstyret (s 57) så resulterar det i att de flesta förslag som lämnas blir allmänna rekommendationer. Det fjärde styrmålet som WSP utredde på utredningens uppdrag men som valdes bort, ”starkare planhierarki genom bindande mål för hållbar stadsutveckling”, hade varit intressant att se utvecklat. Mot bakgrund av dagens kommunala planering på många håll i landet behövs en avsevärt starkare nationell styrning som minskar resandet i vardagen (arbetspendling och inköpsresor).

Vidare borde utredningen undersökt möjligheten att i likhet med hur PBL kräver en tydlig plan på hur olika nya etableringar skall visa hur de kan lösa vatten och avloppsfrågor så borde nya bostads- och byggnadsplaner krävas att visa hur de kan nyttja kollektiva transportlösningar och i övrigt gynna miljömålen, inte minst klimatmålet.

Att motivera en omsvängning i stadsutvecklingen med att det även ger andra positiva effekter som minskad brottslighet, ökade möjligheter för social integration och ökade möjligheter för jämställdhet borde göra förslagen än mer attraktiva att genomföra snabbt.

Utredningens förslag: *Genom att teckna stadsmiljöavtal ska staten med kommuner som kan visa en plan med åtgärder som uppfyller stadsmiljömålet och andra relevanta mål erhålla stöd från ett stadsmiljöprogram.*

Naturskyddsföreningen stödjer förslaget att staten och kommuner ska kunna teckna så kallade stadsmiljöavtal om medel omfördelas från väganslagen. Goda erfarenheter av sådana samarbetsavtal finns från Norge. Statens insats till stadsmiljöavtalen bör sannolikt vara större än de föreslagna 30 Mdkr på 10 år.

Utredningens förslag: *Kommunerna ges möjlighet att ställa krav på framtagning av transportplan vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet.*

Naturskyddsföreningen stödjer förslaget med visst tillägg. Då inte minst externt placerade köpcentra orsakar ökade och regionala trafikströmmar anser Naturskyddsföreningen att denna typ av anläggningar borde miljöprövas av länsstyrelsen enligt miljöbalkens regler där då även transporternas totala påverkan ska bedömas. En annan viktig regional fråga för länsstyrelsen att bevaka är att avkräva kommunerna att de säkerställer att det finns tilläckligt med pendelparkeringar i goda kommunikationslägen.

Andra frågor som tas upp gäller nödvändigheten om samlokalisering och det måste reserveras mark för godsterminaler men inga förslag anges på hur det borde regleras. Utredningen trycker på behovet av att förbättra godstransporterna, genom ökad samordning, fyllnadsgrad och ruttoptimeringar. De försök som har gjorts har dock oftast lett till att det i praktiken visat sig vara svårt att komma fram till tydliga och framför allt bestående rationaliseringar.

Utredningens förslag: *Kommunerna ges möjlighet att beskatta parkeringsplatser och intäkterna föreslås öronmärkas till åtgärder som stärker gång-, cykel- och kollektivtrafik.*

Naturskyddsföreningen stödjer förslaget om kommunal beskattning av privata P-platser. Förslaget kräver som utredningen också skriver ytterligare utredning. Det gäller dels frågan om öronmärkning men även de juridiska gränserna om det ska avse kommersiella privata avgiftsparkeringar samt relationerna gentemot hyreshus, bostadsrätter och enskilda villauppfarter.

Utredningens olika förslag: *Höjda priser på P-platser, årligt minskat antal P-platser och skärpt skattekontroll av att förmånen fri parkering tas upp till beskattning.*

Samtliga förslag stöds av Naturskyddsföreningen då parkeringsregler är viktigare styrmedel för en bättre stadsmiljö än vad som ofta inses. Till parkeringsreglerna bör då även knytas förslaget att se över skattereglerna för laddplatser på arbetsplatsen.

Utredningens förslag: *Helelektriska lätta lastbilar och tunga miljöfordon befrias från trängselskatt till och med 2020 samtidigt som lätta lastbilar som är laddhybrider bara ska betala halv trängselskatt.*

Förslaget kan gynna bättre lastbilar i storstäderna på samma sätt som det tidigare tydligt gynnade personbilar som drevs av alternativa bränslen. I grunden är föreningen dock tveksam till förslaget eftersom vi anser att dagens trängselskatt är avsedd att i första hand motverka trängsel. I det sammanhanget vill föreningen emellertid ta upp en idé från senaste förändringen av trängelskatten i Stockholm, att tunga fordon utifrån bland annat den större plats fordonen tar på vägbanan borde betala en högre trängselskatt. Naturskyddsföreningen anser det bra att utredningen inte har lämnat något förslag på att alternativt drivna fordon skulle få använda kollektivtrafikfältet då principen bör vara att det ska hållas fritt från allt som inte är kollektivtrafik eller utryckningsfordon.

Utredningens olika förslag: *Frågor om bilpooler, e-handel, resfria möten och utbildningar och distansarbete tas upp till diskussion men inga förslag lämnas*

Utredningen tar kort upp frågorna till diskussion där man hoppas att bilpoolerna kommer att gynnas om bilarna blir dyrare. Även om utredningen inte lämnat några mera konkreta förslag att ta ställning till vill Naturskyddsföreningen här ändå framhålla att det är viktiga åtgärder för att åstadkomma den minskning av transportarbetet som behövs för vi ska kunna uppnå klimatmålen.

2.6 KOLLEKTIVTRAFIK

Utredningens förslag: *Utredningen konstaterar att det kommer att krävas kraftfulla satsningar på kollektivtrafikområdet men lämnar inga generella förslag.*

Utredningens rekommendationer för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik handlar om att en bättre information om priser, alternativ, förseningar, förbättrade betalsystem, underlätta för att ta med cyklar mm. Några konkretare förslag på åtgärder på hur byten mellan olika trafikslag ska kunna underlättas presenteras inte. Om dubbleringsmålet för kollektivtrafiken ska nås anser föreningen att det finns behov av ett tydligare statligt underliggande stöd till, eller krav på, de regionala och lokala aktörerna.

Vad gäller frågan om åtgärder för att begränsa trenden till kostnadsökningar inom kollektivtrafiken inskränker sig utredningen till att säga att arbete med dessa frågor pågår i branschen och utredningen avstår därför från att lägga några konkreta förslag.

En kommentar som görs är att en prioritering av kapacitetsstark kollektivtrafik inom storstadsregionerna sannolikt får en bättre klimateffekt än satsningar på tåg mellan dem. Vi ser dock ingen motsättning mellan dessa bägge åtgärder utan att de ska ses som kompletterande åtgärder.

2.7 INFRASTRUKTUR

Utredningens förslag: *Utredningen anser att den nationella transportplanen för åren 2014-2025 bör revideras så att åtgärder som krävs för att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta prioriteras in på bekostnad av objekt som inte längre kan motiveras samt att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram en ny prognos som är förenlig med klimatmål och övriga transportpolitiska mål som underlag för kommande inriktningsplanering och åtgärdsplanering.*

Naturskyddsföreningen stödjer till fullo¹ utredningens kritik att den nationella transportplanen för åren 2014-2025 bygger på en prognos som inte är förenlig med klimatmålen samt att planen behöver göras om med den utgångspunkten. Frågan om hur dessa miljarder används kommer att ha avgörande betydelse för om klimatmålen ska kunna uppnås.

Att öka järnvägskapaciteten genom åtgärder som möjliggör för längre, tyngre och snabbare godståg är mycket önskvärt från klimatsynpunkt men kommer att kräva betydande ombyggnader i järnvägssystemet. Det saknas uppgifter på vilka järnvägsinvesteringar som kan komma att krävas för att kunna uppnå godstransportökningen på 45 % till 2030. Differentierade banavgifter stöds av föreningen.

Föreningen vill dock påtala att de uppenbara bristerna i transportplanen, och det faktum att den behöver göras om, inte får legitimera att skjuta upp beslut och initiativ på de övriga punkter som utredningen föreslår. På samma sätt kan inte regeringen, utifrån kritiken som riktats mot Naturvårdsverkets klimatfärdplan 2050, avstå från snabba beslut i frågor där klimatnyttan vore uppenbar, t.ex. att införa ett malus-bonussystem enligt vad som diskuteras ovan.

2.8 ÖVRIGA STYRMEDEL

Utredningens förslag: *Tillsättande av en utredning för att analysera reseavdragets effekter*

Naturskyddsföreningen är inte emot förslaget att tillsätta en utredning för att utreda reseavdraget, även om vi anser att utredningen borde kunna ha presenterat ett eget förslag. Bra är dock att huvudinriktningarna för utredningen bör vara att reseavdraget ska göras avståndsbererat eller helt avskaffat.

Utredningens förslag: *Bättre hastighetsövervakning genom att fotografera registreringsskylt i stället för förare.*

En idé som Naturskyddsföreningen stödjer. Det skulle också öppna för en effektivare övervakning av hur kollektivtrafikfälten utnyttjas. Redan idag används tekniken att fotografera registreringsskylten vid uttag av trängselavgifter.

¹ Naturskyddsföreningens remissvar på Regeringens förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Utredningens förslag: *Utredningen föreslår generellt sänkta hastighetsgränser med 10 km/timme från 70 km/timme, utöver i glesbygd.*

I princip ett bra förslag men lämplig hastighet bör bedömas för varje delsträcka för sig. Naturskyddsföreningen anser dessutom att det i större städer borde ske en sänkning av den generella hastigheten från 50 till 30 km/h. Det skulle både underlätta för alternativa färdmedel som gång och cykel samt bidra till skapandet av mer attraktiva städerna, även om det rent tekniskt inte nödvändigtvis skulle innebära minskade koldioxidutsläpp på kort sikt.

Utredningens förslag: *Utredningen tar upp en rad förslag där Sverige bör vara pådrivande i EU-arbetet.*

Naturskyddsföreningen stödjer utredningens bedömning (s 799) av viktiga frågor där regeringen böragera betydligt tuffare, i klimatfrågor och frågor som anknyter till det området när frågorna behandlas inom EU. De viktigaste klimatfrågorna gäller förbättrandet av handelssystemet med utsläppsrätter samt att driva på för en europeisk CO₂-skatt, initialt på minst svensk nivå. Därutöver behövs bland annat ett fortsatt tryck för skärpta krav på effektivitet och koldioxidutsläpp efter 2020 för såväl personbilar som för lätta och tunga lastbilar, och att nya bensinbilar snarast bör konstrueras för, åtminstone, 20 % etanolinblandning.



Mikael Karlsson
Ordförande

Svante Lundquist
Sakkunnig
transport- och infrastruktur