



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

dnr: M2022/01828

Stockholm 2022-12-15

Remissvar – M2022/01828 – Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige ser positivt på innehållet i rapporten och verkar aktivt för att 2030-målen ska kunna nås. Däremot har vi en annan syn på bilen och att den framtid där bilen är laddbar och utsläppsfri inte behöver vara förknippad med det driv att mota bort och minska bilresandet som debatt och analys genomsyras av idag.

Det är viktigt att framhålla de stora effektiviseringar vi sett under de senaste åren. Få andra sektorer gör den omställning som vägtrafiken och kanske framför allt personbilstrafiken gjort under denna tid. Kostnaden för ny teknik och investeringar i klimatförbättrande teknik ligger på landets bilister. I slutet av 2022 rullar i Sverige strax över 400 000 laddbara bilar. Mer än hälften av de nya bilar som säljs är laddbara. Det har inneburit att vägtrafikens utsläpp minskar, kommer att fortsätta minska och att behovet av fossila drivmedel minskar.

Genom att ta del av förslagen i rapporten blir det tydligt att författarna till stor del måste ha utgått från att det är den bensin- eller dieseldrivna bilen som ska planeras bort och minska. Det är en förutsättning som möjligtvis är delvis korrekt idag, men som till 2030 tappat allt mer relevans. 2030 är branschens analys att det till dagens 400 000 laddbara bilar adderats 2 miljoner ytterligare.

Den som investerar för framtiden och köper en utsläppsfri bil förväntar sig en mobilitet som motsvarar eller överträffar den man upplever idag. Inget i rapporten visar på att hänsyn tagits till denna utveckling.

Förutsättningarna har ändrats väsentligt

Den övergripande analysen i rapporten baseras på en rad förutsättningar som efter att den nya regeringen tillträtt får ses som mer eller mindre inaktuella. Som exempel nämns reduktionsplikten som särskilt viktig för att minska utsläppen. Några styrmedel som på kort sikt kan ersätta detta system så att målet kan nås har inte heller identifierats. Då förslagen delvis bygger på mindre justeringar av dagens styrmedel uppstår behovet att komplettera rapporten med analyser och slutsatser om vad sloandet av reduktionsplikten 2024 påverkar uppdraget. Riksförbundet M Sverige står bakom reduktionsplikten, och håller med om att det saknas alternativ som i lika stor omfattning bidrar till vägtrafikens utsläppsminskning.

Vissa faktorer får förstås bibehållen karaktär även efter regeringsskiftet, som förslaget i rapporten att behålla och förstärka Industrikivet.

Vidare redogör M Sverige för sina kommentarer per kategori

Paket för effektivitet – förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle

I vad som i rapporten kallas för en förhandlingsöverenskommelse ska staten, på lokala och regionala myndigheters initiativ, kunna överväga att bidra med finansiering via lokala trängselskatter.

Riksförbundet M Sverige anser att trängselskatter inte kan tillåtas ha som enda syfte att medfinansiera satsningar i exempelvis kollektivtrafik. Om bilister, som redan betalar mer i skatter och avgifter för sin bil än vad bilen belastar samhället, ska betala ytterligare pålagor måste det ovillkorligen vara förknippat med faktisk trängsel för att någon sådan skatt ska anses tillämplig.

Sänk hastigheten i tätbebyggt område

Genom rapporten vill man med förslagen genomföra ett paradigmskifte ”från bilorienterad samhällsplanering till en trafik- och stadsplanering med människan mer i fokus”. Det kan förstås vara aktuellt i nybyggda områden, men att drastiskt bygga om och ändra ordningen i redan etablerade samhällen riskerar att få motvänd effekt i att handeln i stadskärnan uteblir i takt med att tillgängligheten försämras och användandet av bilen samt möjligheten att parkera minskar.

Rapporten gör vidare gällande att sänkt hastighet i tätbebyggt område skulle ge vinster för samhället i form av högre trafiksäkerhet, minskad mängd slitagepartiklar och lägre bullernivåer samt generellt tryggare tätortsmiljöer. För att fatta beslut på rätt grunder behöver man närmare analysera och redogöra för varje mening eller påstående var för sig. Det är dessutom oklart vad som menas med *generellt tryggare tätortsmiljö* i detta sammanhang.

Det finns flera delar av texten i rapporten som innehåller allt för långt dragna förenklingar av fakta och tidigare utförda analyser. Det går inte att med enbart denna sammanfattning som grund ansett sig ha redogjort i tillräcklig detalj för alla de effekter sänkt hastighet kan föra med sig.

Att sänka hastigheten behöver inte leda till lägre utsläpp, tvärt om drar många bilar mer bränsle per kilometer om de förs fram vid en mindre fördelaktig utväxling i drivlinan sett till motorns varvtal och belastning. Det är heller inte alltid självklart att trafiksäkerheten förbättras. Det som ändras är den upplevda trafiksäkerheten. Det vill säga att oskyddade trafikanter kan tolka trafikmiljön som mer

säker. Det skiljer sig från vad man verkar vilja påskina i rapporten – att den faktiska trafiksäkerheten förbättras, vilket inte alls behöver vara fallet.

Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning

M Sverige ser mycket positivt på "Right to charge" eller liknande former att lättare kunna få till stånd en laddbox även för den som inte bor i eget hus. Förslaget att lämplig myndighet utreder behov samt tittar på möjligheter och konsekvenser av att införa ett system skulle vara oerhört positivt för boende i bostads- eller hyresrätter.

Att förenkla processen för att få tillgång till laddning är avgörande för att få fler att köra på el. M Sverige har genom ny statistik kunnat visa på hur pass mycket större andel som bor i eget hus som har möjlighet att köra en laddbar bil jämfört med de som bor i flerbostadshus.

Flera andra länder som Norge, Spanien och Frankrike, har redan infört liknande bestämmelser. Här kan vi konstatera att Sverige hamnat på efterkälken.

Inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner

M Sverige ser mycket positivt på förslaget om en skrotningspremie riktad till privatpersoner som äger och nyttjar en äldre personbil.

M Sverige har allt sedan den tidigare premien avskaffades 2007 påtalat vikten av att återinföra den. Idag ser vi hur antalet avställda bilar ökar allt mer. Samtidigt kan premien bidra till att ge fler möjlighet att byta upp sig till en säkrare modernare bil med mindre utsläpp.

Förslaget som nämns i rapporten om ett belopp på 10 000 kronor stämmer överens om vad Riksförbundet M Sverige fört fram i sina krav kopplade till frågan om skrotpremie.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle