



2016-10-14

Ert dnr: M2016/01735/K1
Handläggare: Lars Sandberg

Miljö- och energidepartementet
m.registrator@regeringskansliet.se
petter.hojem@regeringskansliet.se

Remissvar angående En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)

Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

1. Sammanfattning av Miljömålsberedningens uppdrag

I detta delbetänkande redovisas beredningens förslag till en strategi med etappmål, styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik samt en strategi med etappmål, styrmedel och åtgärder för en samlad luftvårdspolitik.

2. Svensk Kollektivtrafiks yttrande

2.1 Förslag till strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik mot klimatmålet 2045

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket positivt att det finns en politisk majoritet för förslagen i betänkandet eftersom "Alla texter är förhandlade och förankrade inom och mellan de partier som ingår i beredningen."¹

2.2 Förslag till etappmål i klimatpolitiken

Förslag till långsiktigt klimatmål

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket viktigt att Sverige bedriver en ambitiös och långsiktigt hållbar klimatpolitik. Vi ställer oss därför positiva till förslagen om

- att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp, samt
- att senast år 2045 ska utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium, i enlighet med Sveriges internationella växthusgasrapportering, vara minst 85 procent lägre än utsläppen år 1990.

¹ S. 21



Etappmål för utsläppen i den icke-handlande sektorn

Svensk Kollektivtrafik är positiv till de två etappmålen för utsläpp i den icke-handlande sektorn²:

- Utsläppen i Sverige i den icke-handlande sektorn bör senast år 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen år 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder.
- Utsläppen i Sverige i den icke-handlande sektorn bör senast år 2040 vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 2 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder.

Utsläppsmål för inrikes transporter

Som beredningen påpekar bidrar ett utsläppsmål för inrikes transporter till att etappmålen för den icke-handlande sektorn kan nås, bl.a. eftersom transportsektorn står för ca 50 % av utsläppen från den icke-handlande sektorn. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför bakom förslagen om att

- införa ett utsläppsmål för inrikes transporter (utom inrikes flyg som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter) som innebär att utsläppen från denna sektor ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.
- särskilda uppföljningsmått bör användas för att systematiskt följa olika delar av utvecklingen i sektorn

När det gäller centrala utsläppsminskande åtgärder i transportsektorn delar Svensk Kollektivtrafik beredningens ståndpunkt³ om att det är särskilt viktigt att fortsätta att följa:

- person- och godstransportarbetets utveckling i och utanför tätort, särskilt vad gäller utvecklingen av gång-, cykel- och kollektivtrafik
- i vilken utsträckning som gods flyttas från väg till järnväg och sjöfart
- hur introduktionen av elbilar, laddhybrider och bränslecellsfordon fortlöper samt
- hur volymen och klimatnyttan av biodrivmedel utvecklas

2.3 Förslag till styrmedel och åtgärder – horisontella strategier

Klimatfrågan behöver integreras i alla politikområden

För att klara klimatmålen kommer alla sektorer att påverkas och samtliga samhällsaktörer att beröras. Svensk Kollektivtrafik delar därför beredningens bedömning att klimatfrågan behöver integreras i arbetet i alla politikområden och sektorer och på alla nivåer i samhället och att alla utgiftsområden behöver konsekvensanalyseras med avseende på effekter för klimatet, särskilt i samband med budgetarbetet.

Vi ställer oss också bakom förslagen om att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål ser över och vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen samt att det införs bestämmelser om konsekvensanalys avseende effekter på klimatet i kommittéförordningen och förordning om konsekvensutredning vid regelgivning.

² I den icke-handlande sektorn ingår utsläpp från framför allt transporter, arbetsmaskiner, bostäder och lokaler, avfallshantering, jordbruksproduktion samt användning av fluorerade växthusgaser.

³ S. 142



Prissättning av utsläpp av växthusgaser

Koldioxidskatten är en bas för styrningen i den icke-handlande sektorn

Svensk Kollektivtrafik delar beredningens bedömning om att nivån på koldioxidskatten framöver bör anpassas i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av styrmedlen, ger en kostnadseffektiv minskning av utsläppen av växthusgaser i den icke-handlande sektorn så att etappmålet till 2030 nås.

EU:s energiskattedirektiv bör ändras så att det möjliggör en ökad miljöstyrning av skattesystemet

Svensk Kollektivtrafik håller med om beredningens bedömning om att Sverige även i fortsättningen bör vara drivande i EU för att ändra energiskattedirektivet och andra relevanta rättsregler i syfte att öka miljöstyrningen och skapa ett ramverk för beskattningen på unionsnivå som tydligt tar hänsyn till de olika bränslenas inneboende klimat- och energiegenskaper.

En strategi för en utvecklad bioekonomi kan stödja klimatstrategin

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positivt till beredningens förslag om att

- En offensiv bioekonomistrategi för Sverige bör utvecklas för att främja att nya hållbara biobaserade material och bränslen ersätter fossilbaserade motsvarigheter.
- Utvecklingen av styrmedel för att nå beredningens förslag till mål bör utformas så att de långsiktigt bidrar till att öka efterfrågan av hållbara biobaserade produkter.
- Regeringen bör ge Tillväxtverket i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Energimyndigheten, utveckla uppföljningsmått så att utvecklingen mot en mer biobaserad ekonomi och att substitutionen av fossila råvaror kan följas.

Strategier för material- och energihushållning i samhället, cirkulär ekonomi och delande ekonomi stödjer klimatstrategin

Svensk Kollektivtrafik delar beredningens bedömning om att resurseffektivitet bör vara ett övergripande mål till stöd för klimatpolitiken samt att kretsloppet av material i teknosfären bör öka, när det ger mer ekonomiskt värde ur samma mängd resurser och skapar både tillväxt och minskar miljö- och klimatpåverkan.

Svensk Kollektivtrafik håller även med om att den tekniska revolutionen skapar både möjligheter och hot. Om bilåkande blir billigare per passagerarkilometer och mer bekvämt genom mer intelligenta system kommer efterfrågan att stiga, dels den totala efterfrågan, och dels kan det också ske ett skifte från kollektivtrafik till privat trafik. Därför är det viktigt, som Miljömålsberedningen skriver, att det offentliga påverkar hur vi kan ta till vara potentialen att effektivisera resursanvändningen, och på så sätt åstadkomma både mindre miljöpåverkan och bättre tillväxt och fler arbetstillfällen. Vi delar därför beredningens ståndpunkt att politikens roll i denna förändring bör vara att anpassa regelverk och styrmedel så att utvecklingen mot tekniskiften främjas och att styrning mot resurseffektivitet och minskade utsläpp säkerställs.⁴ (Se även "Digitaliseringens möjligheter och handlingsplan för resfri kommunikation" nedan)

Det lokala och regionala klimat- och luftarbetet är centralt för utvecklingen

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till följande förslag från beredningen:

- Ge Boverket och Naturvårdsverket i uppdrag att utveckla en samordnad vägledning för miljöbedömningar till regelverken för samhällsplanering för en mer samordnad

⁴ S. 191



planering där klimatmålen kan uppnås genom att ge mer tyngd åt de viktigaste miljöaspekterna i varje planprocess.

- Ge Boverket i uppdrag att ta fram vägledning för hur länsstyrelserna ska vägleda kommunerna tidigt i planprocessen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar avvägningar mellan olika samhällsintressen för en minskad klimatpåverkan.
- Ge Boverket och länsstyrelserna, i samarbete med SKL, i uppdrag att genomföra en kunskapshöjande insats hos de aktörer som ansvarar för samhällsplaneringen i att använda miljöbedömningsverktyget så att samhällsplaneringen styr mot klimatmålen. Även övriga aktörer inom samhällsbyggandet bör ges möjlighet till kunskapshöjning om planeringssystemet och dess tillämpning.
- Ge berörda myndigheter i uppdrag att i samband med ovan beskrivna insatser utreda behovet av ändringar i gällande regelverk för att samhällsplaneringen i ökad grad ska styra mot klimatmålen.

2.4 Sektorsvisa strategier och styrmedel – Transporter

Transporteffektivt samhälle

Planering av infrastruktur och trafik

Svensk kollektivtrafik ställer sig bakom att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik normgivande i planeringen i större tätorter och att resor med buss och tåg bör underlättas vid planering av infrastruktur mellan tätorter för att främja ett effektivare transportarbete. Vi tycker också att det är mycket viktigt, som beredningen föreslår, att infrastrukturplaneringen bör utgå från en målstyrning som tar större hänsyn till det transportpolitiska hänsynsmålet och ett hållbart transportsystem.

Etappmål för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort

Svensk kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget till etappmål för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort som innebär att andelen persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent⁵ år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot målet att på sikt fördubbla marknadsandelen för gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Som beredningen skriver stödjer etappmålet även kollektivtrafikbranschens två fördubblingsmål. Detta ligger även i linje med riksdagens tillkännagivande om att riksdagen ställer sig bakom de två fördubblingsmålen och att det är regeringens ansvar att se till att staten skapar förutsättningar för att målen ska nås.⁶

Däremot bör förslaget till etappmål inte bara antas efter överenskommelse med SKL och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna⁷, utan även med Svensk Kollektivtrafik, som är branschorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen.

Svensk Kollektivtrafik anser det nu är mycket viktigt att ta fram en handlingsplan för hur dessa mål ska uppnås. De åtgärder och styrmedel som föreslås i betänkandet är inte tillräckliga för att uppnå detta mål. Det visar inte minst den [backcastingstudie](#) om vad som krävs för att uppnå fördubblad kollektivtrafikandel till år 2030, som konsultföretaget WSP tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik och övriga branschorganisationer i Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik. En sådan strategi bör tas fram inom ramen för den aviserade översynen av kollektivtrafiklagen.

⁵ Jämfört med en total andel i dag för kollektivtrafik, cykel och gång på ca 20 procent, s. 510

⁶ S. 512

⁷ S. 508-509



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Den nyligen genomförda backcastingstudien pekar mycket tydligt på att det finns två styrmedel eller åtgärder som är helt avgörande för att kollektivtrafikandelen ska kunna fördubblas till år 2030. Antingen måste utbudet av kollektivtrafik fördubblas (minst) eller så måste drivmedelsskatterna höjas med omkring 60 procent (med nuvarande energieffektivitet). Genom att kombinera dem behöver utbuds- och skattehöjningarna inte ökas lika mycket, men de måste ändå ökas avsevärt. Andra styrmedel och åtgärder är viktiga att genomföra. Annars måste kollektivtrafikutbudet eller drivmedelsskatterna höjas ännu mer, men de övriga styrmedlen eller åtgärderna klarar inte av att öka kollektivtrafikandelen tillräckligt mycket för att målet ska nås.

Det mest sannolika är en kombination av utbuds- och skattehöjning. Det ökade utbudet kommer dock att leda till betydande kostnadsökningar för kommunerna och landstingen. Detta problem nämns inte i Miljömålsberedningens konsekvensbeskrivning. Eftersom kollektivtrafikens kostnader redan i dag ökar snabbare än vad som är långsiktigt hållbart kommer det att bli nödvändigt med ökad statlig medfinansiering till kollektivtrafiken. Detta pekade Trafikverket nyligen på i regeringsuppdraget angående åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser.⁸ Vi anser dessutom att staten inte bara ska medfinansiera investeringar, utan även trafikering av kollektivtrafik, förslagsvis genom fleråriga pilotprojekt och genom mer förutsättningslös användning av de statliga medlen till de mest effektiva åtgärderna enligt fyrstegsprincipen.

Svensk Kollektivtrafik anser också att det behövs en tydlig koppling mellan å ena sidan de skatte- och avgiftsförändringar i staten och kommuner som ökar kollektivtrafikresandet och å andra sidan ökad medfinansiering av kollektivtrafiken. Problemet beror på att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får ökade utgifter när utbudet ökas i syfte att öka kollektivtrafikandelen och för att kunna ta emot de tillkommande resenärerna, medan framförallt staten, men även kommunerna, får ökade intäkter när de vidtar åtgärder eller använder styrmedel för att öka kollektivtrafikandelen. Statens starkaste styrmedel för att öka kollektivtrafikandelen är att höja drivmedelsskatten, men även genom att höja trängselskatten eller införa den på fler platser samt genom att ta bort subventionerna av förmånsbil. Kommunerna kan höja parkeringsavgifterna. Åtgärder som samtliga ökar intäkterna för staten respektive kommunerna.

Utveckling av stadsmiljöavtalen

Vi stödjer förslaget om att utveckla stadsmiljöavtalen till ett instrument för hållbart samhällsbyggande som kombinerar bostadsbyggande, infrastruktur, kollektivtrafik och minskad biltrafik och att det bör läggas in som en del i den nationella infrastrukturplanen för år 2018–2027, men Svensk Kollektivtrafik anser samtidigt att det är nödvändigt att anslagen för stadsmiljöavtalen ökas om Miljömålsberedningens förslag om att öka antalet möjliga åtgärder som kan ge medfinansiering genomförs. Vi anser, som beredningen skriver i konsekvensanalysen, att syftet med att utveckla stadsmiljöavtalen ska vara att öka kapaciteten, tillgängligheten och attraktiviteten för kollektivtrafik, cykel och gång⁹.

Vi vill dock gå längre än Miljömålsberedningen. Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Trafikverket, som det refereras i betänkandet, att "Åtgärder för att ytterligare öka tillgängligheten i städer med gång, cykel och kollektivtrafik är de satsningar som enligt Trafikverket bör ges högst prioritet inom transportinfrastrukturen, efter åtgärder för att underhålla befintlig infrastruktur. Detta gäller framför allt i städerna. De menar att satsningarna ofta handlar om en kombination av statliga, regionala och kommunala åtgärder, vilket kräver god samordning och ansvarsfördelning."¹⁰ Men Svensk

⁸ s. 35, rapport 2016:111

⁹ S. 581

¹⁰ S. 241



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafik anser att även kollektivtrafik utanför städerna, mellan städerna och i glesbygd ska prioriteras. Vi ställer oss därför positiva till Miljömålsberedningens förslag om att särskilda medel bör avsättas till åtgärder för att möta behoven av förbättrad tillgänglighet för kollektivtrafik, gång och cykel i andra delar av landet.¹¹

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till beredningens förslag om att formerna för avtalen och vilka som bör vara avtalsparter samt Trafikverkets förslag om att stadsmiljöavtalen bör utgå från ett tydligt beslutat politiskt mål, ett stadsmiljömål, bör utredas vidare.¹² I likhet med Trafikverket¹³ anser vi att stadsmiljömålet ska syfta till minskad biltrafik och att efterfrågan på tillgänglighet ska lösas med kollektivtrafik, gång och cykel. Svensk Kollektivtrafik ställer sig även bakom Trafikverkets förslag om att Stadsmiljöavtalen bör utvecklas mot en betydligt större satsning som läggs in i den nationella transportplanen och att 30 miljarder kr från den nationella planen avsätts till statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal.

Statlig finansiering av steg 1- och 2- åtgärder

Steg 1-åtgärder, som påverka transportbehovet och valet av transportsätt, och steg 2-åtgärder, som syftar till att använda infrastrukturen effektivare, minskar behovet av kostsamma investeringar. Trots detta har Trafikverket, enligt regelverket, ingen möjlighet att finansiera steg 1- och 2-åtgärder. Kommunerna saknar i dag därför ofta incitament att göra steg 1- och 2- åtgärder, vilket riskerar att leda till suboptimering. FFF-utredningen pekade på att incitamenten för att använda steg 1- och 2-åtgärder skulle öka om Trafikverket helt eller delvis kunde finansiera dessa.¹⁴ Svensk Kollektivtrafik stödjer därför förslaget om att ökade möjligheter till statlig finansiering av åtgärder som förändrar transportbehovet och främjar en effektivare användning av infrastruktur och fordon (steg 1- och 2-åtgärder enligt den så kallade fyrstegsprincipen) inom ramen för infrastrukturplaneringen. Vi vill även understryka behovet av mer förutsättningslös användning av de statliga medlen till de mest effektiva åtgärderna enligt fyrstegsprincipen, så att staten inte bara finansierar investeringar, utan även trafikering med kollektivtrafik.

Miljözoner, miljödifferenterade parkeringsavgifter och lokala styrmedel på trafikområdet

Dagens svenska miljözonsregler innebär att det ställs betydligt hårdare miljökrav på busstrafiken än på personbilstrafiken i de stadskärnor där miljözoner har införts, trots att utsläppen är högre från personbilstrafiken. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför bakom förslaget om att kommuner ska ges möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon. Vi ställer oss också bakom förslagen om att kommuner ska ges möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper och att kommunerna bör få ökade möjligheter att införa lokala styrmedel på trafikområdet.

Översyn av reseavdraget

Svensk Kollektivtrafik tillstyrker förslaget om att tillsätta en utredning som ska se över reseavdragssystemet så att dess utformning i högre grad gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som avdraget fyller sitt ursprungliga och grundläggande syfte.

Svensk Kollektivtrafik anser att dagens reseavdragssystem, som stimulerar till ett ökat personbilsresande, ska ersättas med ett avståndsberoende och färdmedelsneutralt reseavdrag. Som konsultföretaget WSP har visat i en forskningsrapport kommer ett avståndsberoende avdrag att minska utsläppen av fossilt koldioxid, bidra till

¹¹ S. 224

¹² S. 224

¹³ S. 241

¹⁴ S. 243, 225



regionförstoring och minska mängden uppsåtligt felaktiga reseavdrag och minska skattebortfallet. Miljömålsberedningen antyder i konsekvensanalysen att dagens reseavdragssystem bör ersättas med ett avståndsberoende avdrag.¹⁵

Digitaliseringens möjligheter och handlingsplan för resfri kommunikation

Vi ställer oss bakom förslaget om att åtgärder bör vidtas för att säkerställa att standarder och kritisk mängd data är öppet och fritt att använda för att ta tillvara de möjligheter som den pågående digitaliseringen ger. Vi håller dessutom med om att även övriga hinder bör undanröjas för att fungerande marknader för tjänster och lösningar som optimerar person- och godstransporter ska kunna utvecklas.

Svensk Kollektivtrafik är även positiv till förslaget om att det bör tas fram en handlingsplan för att främja resfri kommunikation och tillgänglighet som fokuserar på åtgärder för att öka användbarheten av digital teknik och andra tekniska lösningar, påverka beteendeförändringar och undanröja eventuella hinder i befintliga regelverk.

En viktig fråga i detta sammanhang är självkörande fordon. Som Miljömålsberedningen skriver så pekar gjorda analyser på två huvudsakliga utvecklingar¹⁶. Den ena möjliga utvecklingen är att samhället inte styr och där självkörande fordon konkurrerar ut kollektivtrafik och där biltrafiken, men inte nödvändigtvis antalet fordon, fortsätter att öka. Den andra utvecklingen är att samhället går in mer och styr där självkörande fordon är en del i en tjänst som även omfattar kollektivtrafik, cykel och andra hållbara transportlösningar. Det finns enligt beredningen inget givet svar på hur en utveckling med självkörande bilar påverkar utsläppen av växthusgaser. Svensk Kollektivtrafik håller därför med beredningen om att detta är en fråga som behöver följas så att utvecklingen kan styras åt önskvärt håll. Frågan har stor betydelse för planering av infrastruktur och transportsystem. Det finns en stor risk för att självkörande fordon inte kommer att minska problemen med trängsel på vägarna.

I ett annat sammanhang pekar beredningen¹⁷ på att om bilåkande blir billigare per passagerarkilometer och mer bekvämt genom mer intelligenta system kommer efterfrågan att stiga, dels den totala efterfrågan, och dels kan det också ske ett skifte från kollektivtrafik till privat trafik¹⁸. Detta riskerar att leda till sämre framkomlighet, ökad trängsel, längre restider och ökade utsläpp. Till detta kommer att de flesta även i framtiden kommer att vilja resa till och från arbete och utbildning i högtrafik. Detta leder dels till att fordonsparkens storlek även i framtiden kommer att dimensioneras efter behoven i rusningstrafik, och att en stor del av bilparken därför kommer att stå parkerad under en stor del av dagen, och dels att trängseln på vägarna inte kommer att minska på morgonen och eftermiddagen. Utsläppen och trängseln kommer även att påverkas av att många människor även i framtiden kommer att se den egna bilen som en status- och frihetssymbol. Svensk Kollektivtrafik delar därför Miljömålsberedningens¹⁹ och OECD: s²⁰ analys om att självkörande bilar och bildelning vid ett större genombrott skulle kunna bidra till lägre utsläpp och minskad trängsel förutsatt att introduktionen kombineras med investeringar som samtidigt ökar kollektivtrafikens attraktionskraft.

¹⁵ S. 607

¹⁶ S. 237

¹⁷ S. 191

¹⁸ Se vidare "Strategier för material- och energihushållning i samhället, cirkulär ekonomi och delande ekonomi stödjer klimatstrategin" ovan

¹⁹ S. 236

²⁰ OECD (2015) How shared selfdriving vehicles could change city traffic. International transport forum OECD corporate partnership report oecd/itf 2015



Energieffektivare fordon

Beskattnings- och förmånsregler för bilar

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom förslaget om att beskattnings- och förmånsreglerna för bilar bör utformas så att de stödjer en snabb svensk introduktion av fordon med särskilt låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och att reglerna bör skärpas successivt, däremot är vi kritiska till att beredningen inte har analyserat hur dagens förmånsregler för tjänstebil ökar utsläppen av klimatgaser och inte lägger några förslag om att förmånsreglerna även ska omfatta kollektivtrafikkort i syfte att skapa ett energieffektivare samhälle.

Bonus-malus-system

Vi delar beredningens positiva syn på att beskattnings- och förmånsregler utformas i form av ett s.k. bonus-malus-system. Svensk Kollektivtrafik anser, i likhet med vad FFF-utredningen tidigare föreslagit, att det bör införas ett särskilt bonus-malus-system för att ge incitament för en introduktion av tunga fordon med särskilt låga koldioxidutsläpp och låg miljöpåverkan i övrigt²¹. Med tunga fordon avser vi inte bara tunga lastbilar, utan även tunga bussar.

Utsläppskrav i offentlig upphandling

Vi ställer oss bakom förslaget om att utsläppskrav i offentlig upphandling bör utvecklas så att de stödjer utvecklingen av energieffektiva tunga fordon med särskilt låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar räknat i ett livscykelperspektiv.

När man läser betänkandet får man dock intryck av att beredningen inte känner till att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, och deras företrädare trafikhuvudmännen, sedan många år ställer krav på låga utsläpp växthusgaser och luftföroreningar samt nya och rena fordon m.m. vid upphandling av kollektivtrafik. Exempelvis skriver beredningen att "Om krav i offentlig upphandling ställs så att rena fordon upphandlas i större utsträckning kan det bidra till att minska utsläppen och öka efterfrågan på renare fordon."²² och att "Statliga företag och offentlig sektor kan spela en roll som viktig första kund, genom att upphandla t.ex. biogasbussar, elbussar och nya material när de först lanseras på marknaden."²³ Eftersom beredningen inte verkar känna till att det som de föreslår till stor del redan görs när det gäller upphandling av busstrafik så finns det risk att förslagets effekt på utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar är lägre än beredningens bedömning.

Förnybara drivmedel

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket viktigt att skapa långsiktigt hållbara och stabil beskattning av biodrivmedel. Kortsiktigheten, osäkerheten och ryckigheten i dagens beskattning av biodrivmedel är ett stort problem för kollektivtrafiken. Vi ställer oss därför bakom beredningens förslag om

- att regeringen så snabbt som möjligt under mandatperioden för riksdagen bör presentera förslag till regler som ger mer långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel
- införandet av ett kvot- eller reduktionspliktsystem med krav på drivmedelsleverantörer att leverera en viss andel biodrivmedel och eller viss klimatprestanda per år.

²¹ S. 261

²² S. 585

²³ S. 300



- att regeringen bör driva ett proaktivt arbete inom EU för att, när det gäller förnybara drivmedel, möjliggöra en aktiv skattepolitik som prissätter utsläppen av växthusgaser och stöttar utbyggnad av förnybar energi.
- Hur kvot- eller reduktionspliktssystemet ska förhålla sig till energi- och koldioxidbeskattningen och andra styrmedel som stöttar övergång till förnybara drivmedel bör ingå i beredningen av kommande förslag. I det arbetet ska även beaktas hur försäljningen av höginblandade biodrivmedel kan säkras.

2.5 Förslag till etappmål för luftföroreningar

Begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort

Se våra synpunkter angående "Etappmål för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort" ovan.

2.6 Förslag till styrmedel och åtgärder för en samlad luftvårdspolitik

Begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort

Se Svensk Kollektivtrafiks synpunkter ovan angående "Utveckling av stadsmiljöavtalen", "Miljözoner, miljödifferenterade parkeringsavgifter och lokala styrmedel på trafikområdet", "Översyn reseavdraget", "Beskattnings- och förmånsregler för bilar" och "Utsläppskrav i offentlig upphandling".

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD