

Trafikanalys
Energimyndigheten
Naturvårdsverket
Boverket

BIL Swedens yttrande avseende Trafikanalys uppdrag att ta fram underlag om transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen

BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar och lämnar nedan synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Energieffektiva vägfordon

BIL Sweden stödjer flera av de styrmedel som presenterades av Trafikverket under hearingen. BIL ser gärna att befintliga och kommande styrmedel utformas teknikneutralt och ger långsiktighet och förutsägbarhet.

BIL har nedan utvecklat förslag till hur de styrmedel Trafikverket presenterat bör utformas i detalj. Utöver förslagen nedan har BIL Sweden även skickat in synpunkter direkt till regeringen vid remittering av förslag till förändring av Bonus-malus systemet.

Trappa ned bonusen succesivt

När det gäller förslagen till sänkt bonus så måste en succesiv nedtrappning ske i takt med att andelen klimatbonusbilar ökar och priserna på elbilar går ner. Annars riskerar den fina utveckling vi sett när det gäller laddbara fordon att bromsas in och därmed försena omställningen. Det viktigaste är att förutsättningarna för bonusen är långsiktiga och förutsägbara och att man säkerställer att finansieringen av bonusen är stabil.

BIL Sweden förespråkar därför att behålla bonusen för elpersonbilar på dagens nivå ytterligare några år, det är mindre än ett år sedan bonusen höjdes senast. I Tyskland har man beslutat att nuvarande bonusnivå för laddbara bilar behålls till 31 december 2025. Sverige bör följa detta exempel.

Elektrifieringen av lätta lastbilar ligger något senare för lätta lastbilar och därför bör bonusen fasas ut något långsammare än för personbilar (se förslag nedan).

Sänkningen av bonusen för laddhybrider som regeringen föreslagit är för snabb. Gränsen för laddhybrider till 2023 (30 g/km) innebär i praktiken att endast ett fåtal laddhybrider premieras då det bara kommer att finnas ett fåtal fordon som klarar kravet. Utfasningen av laddhybrider bör ske omkring 2025 i stället. Laddhybrider är inkörsporten till elektrifiering för många kunder innan laddinfrastrukturen är tillräckligt utbyggd. Därför är det viktigt att behålla bonusen för laddhybrider ytterligare några år. På sikt kommer elbilar att ta över. Här vore det klokt att lägga fast hur nedtrappningen av bonusen för elbilar och laddhybrider ska gå till och när den ska vara helt ut fasad. Se nedan BIL Swedens förslag till utfasningstakt för både personbilar och lätta lastbilar.


Förslag för utfasning av bonus

BIL Sweden föreslår nedan plan för hur bonusen bör fasas ut för personbilar samt lätta lastbilar. BIL Sweden anser att bonusen bör fasas ut på längre sikt för att inte riskera att den fina utvecklingen av klimatbonusbilar ska bromsa in.

Förslag hur bonusen bör fasas ut (personbilar)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Maximal bonus (kr)	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	50 000	30 000	10 000	
Lägsta bonus (kr)	10 000	5 000	5 000	5 000	5 000	0	0	0	
Gräns för att erhålla bonus (CO2-gram/km)	60 g	50 g	40 g	30 g	20 g				
Bonus gasbil (kr)	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	
Högsta bonus laddhybrid	45 000	45 000	30 000	20 000	10 000	0	0	0	

BIL Sweden



Förslag hur bonusen bör fasas ut (lätta lastbilar)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Maximal bonus (kr)	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	50 000	30 000	10 000
Lägsta bonus (kr)	10 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	0
Gräns för att erhålla bonus (CO2-gram/km)	60 g	50 g	50 g	50 g	40 g	40 g	40 g	30 g	20 g	
Bonus gasbil (kr)	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Högsta bonus laddhybrid	45 000	45 000	45 000	45 000	30 000	30 000	30 000	20 000	10 000	0

BIL Sweden



Låt miljöbilsdefinitionen för upphandling följa definitionen för klimatbonusbil

Dagens miljöbilsdefinition som används vid leasing och inköp av myndigheters bilar är idag densamma som för klimatbonusbilar, som är berättigade till klimatbonus i Bonusmalus systemet och omfattar personbilar och lätta lastbilar som släpper ut maximalt 60 gram koldioxid per kilometer samt gasbilar. Miljöbilsdefinitionen har sedan drygt 20 år även varit en riksligare för andra aktörer som kommuner, landsting och företag. BIL Sweden anser att Sverige bör undvika en stor mängd olika miljöbilsdefinitioner och förespråkar att befintlig definition som har varit allmänt utbredd och bidragit till den snabba omställningen mot fordon med minskad klimatpåverkan bör kvarstå.

Fördela malusen över sju år i stället för tre år

BIL Sweden föreslår att malusen fördelas över sju år i stället för under tre år som idag samtidigt som den totala malusen förblir oförändrad. Tre år sammanfaller ofta med leasingperioder och det finns risk att man behåller bilen längre än tre år (vanlig leasingperiod) när bilen får ”normal” skatt. Det finns också en risk att importen av tre år gamla och äldre bilar ökar på bekostnad av nybilsförsäljningen. Sammantaget motverkar en treårig malusperiod förnyelsen av fordonsflottan vilket kan bromsa utvecklingen mot fordon som har lägre miljö- och klimatpåverkan och är säkrare. Utöver att förlänga malusperioden föreslår BIL Sweden även förändringarna nedan:

- Behåll grundbeloppet 360 kronor och minska sedan alla CO2-relaterade skattekompontener i malusen till tre sjundedelar av dagens belopp.
- Att premiera nya fordon med lägre klimatpåverkan oavsett teknik är oerhört viktigt. Vi får dock inte glömma bort att den existerande fordonsparken i Sverige är gammal med en medellivslängd på ca 18 år. Idag är fyra av tio bilar äldre än 10 år. Genom att utforma vissa styrmedel (t.ex. malusdelen) så att de omfattar även äldre fordon så höjs andrahandsvärdet för fordon med lägre klimatpåverkan och därmed lägre fordonsskatt vilket leder till en snabbare utskrotning av äldre fordon med hög klimatpåverkan och därmed hög fordonsskatt.
- Det är viktigt att styrmedlen även gäller begagnade fordon som är äldre än tre år om man ska få bestående effekter på t.ex. andrahandsvärden. Det ska alltid vara attraktivare att välja en bil med lägre klimatpåverkan ur skattesynpunkt oavsett om den är upp till tre år gammal eller äldre.

Lätta lastbilar, hänsyn bör tas till transportnyttan – justera malusen

Registreringarna av nya lätta lastbilar, upp till 3,5 ton, ligger på en mycket låg nivå. Förra året registrerades 36 000 lätta lastbilar och 31 000 året innan. Prognosen för i år är 44 000 jämfört med drygt 50 000 bilar ett normalår de senaste åren. Förklaringen till denna

kraftiga nedgång är inte enbart effekter av pandemin, utan framförallt att det svenska Bonus-malus systemet slår hårt mot lätta lastbilar.

En större lätt lastbil har helt andra luftmotstånd och rullningsmotstånd än en personbil och därmed högre bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Därför skiljer man i EU på de bindande utsläppskraven för koldioxid. För personbilar var det 95 g/km som gällde till 2021 enligt EU-förordning 2009/443 och för lätta lastbilar var det 147 g/km till 2020 enligt EU-förordning 2011/510. Fortsättningsvis kommer de bindande utsläppskraven inom EU till 2025 och 2030 att vara olika för personbilar och lätta lastbilar.

I det svenska Bonus-malus systemet tar man dock inte hänsyn till det. Detta får stora negativa konsekvenser för de större lätta lastbilarna som nu har en malus på mellan ca 25 000 kronor och maximalt ca 40 000 kronor. Detta påverkar givetvis de företagare som har dessa som sina arbetsredskap. Risken finns att vi inte får någon förnyelse av bilparken i detta segment och att importen av tre år gamla transportbilar ökar drastiskt. Detta är kontraproduktivt när det gäller minskningen av koldioxidutsläpp från lätta lastbilar och förnyelsen av fordonsflottan.

Dessutom är utbudet av klimatbonusbilar starkt begränsat och kraven på laddinfrastruktur räckvidd etc. är helt annorlunda än för personbilar. Räckvidden för elbilmodellerna är lägre än för personbilar och pristillägget är högre. Andelen laddbara lätta lastbilar var 7,5 procent under 2021, att jämföra med 45 procent för personbilar.

Därför bör ett separat Bonus-malus system införas för lätta lastbilar där man tar hänsyn till den högre transportnyttan vid utformningen av malusen. Vidare bör bonusen ej trappas ned lika snabbt för laddbara transportbilar då elektrifieringen av lätta lastbilar tar längre tid.

Synpunkter på pristaket för bonus

Det föreslagna pristaket för bonusen bör ej införas för lätta lastbilar då detta är ett yrkesredskap och drygt tio större eldrivna lätta lastbilsm modeller har ett inköpspris på över 700 000 kr enligt Skatteverkets nybilsprislista. Det kommer dessutom att introduceras fler större modeller med större batterier och därmed högre pris.

För personbilar motsätter vi oss inte ett pristak men det bör höjas till 800 000kr. Detta för att spegla de prishöjningar vi hittills har sett och kommer att se bland annat till följd av komponentbrist, invasionen av Ukraina, högre råvaru- och transportkostnader och försvagning av den svenska valutan.

Beskattning av bilförmån – nedsättningen av förmånsvärdet har stor betydelse

BIL Sweden anser att systemet för förmånsbeskattning av bilförmån är ett viktigt styrmedel som kan främja teknikutveckling och bidrar till förnyelse av bilparken. De flesta teknikskiften inom fordonsindustrin har drivits av företagskunder som har en vilja och förmåga att tidigt välja ny teknik som ofta initialt kostar mer.

Nedsättningen av nybilspriset vid beräkningen av värdet av bilförmån för miljöanpassade bilar är en mycket viktig komponent i förmånssystemet och behöver finnas kvar så länge den miljöanpassade tekniken är dyrare.

Beräkningsgrunden av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar, där nybilspriset idag sätts ned till jämförbar konventionell bil, föreslås 1 juli ersättas med en schablon beroende av miljöteknik och avser nyregistreringar. Nedsättningen ges med högst 50 procent av bilens nybilspris och de föreslagna schablonerna är: 350 000 kronor för elbilar och vätgasbilar, 140 000 kronor för laddhybrider och 100 000 kronor för gasbilar. BIL Sweden är positiva till att de föreslagna förändringarna som innebär en regelförenkling och ger en ökad förutsägbarhet. BIL Sweden anser dock att justeringar av systemet inte bör ske för ofta inom en för kort tidsperiod, som under 2021 och 2022, eftersom det skapar osäkerhet och ryckighet för både bransch och kunder.

Möjlighet att köra lätt lastbil med eldrift och alternativa drivmedel och en totalvikt på upp till 4250 kg på B-körkort

BIL Sweden anser att vi ska införa möjlighet enligt EU-direktiv 2018/645 som medger att personer med körkortsbehörighet B kan framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det gäller fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kg – men inte 4 250 kg – och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn.

Möjligheten omfattar de som haft B-behörighet i minst två år. De fordon som får köras med B-körkort är fordon som inte begränsas av totalvikten 3500 kg som pga tyngre batterier eller t.ex gasutrustning hamnar över gränsen för vad som får framföras på befintliga B-körkort. Detta är en mycket bra åtgärd vars syfte är att minska utsläppen av växthusgaser och underlätta användning av fordon som drivs med alternativa drivmedel. Sverige bör göra som en rad andra länder i Europa, bland annat Danmark och Norge som redan infört det och Finland som är på gång att införa samma möjlighet.

Skrotningersättning

BIL Sweden anser att det är positivt för omställningen att införa en tillfällig skrotningersättning och tror att det kan vara ett effektivt sätt att skrota ut de äldsta bilarna. Dock bör inte ersättningen benämnas ”skrotningpremie” utan förslagsvis som ”tillfällig skrotningersättning”. Ett exempel är den skrotningersättning på 4000 kr som introducerades 1 juni 2007 och resulterade i att 25 000 bilar av årsmodell -88 och äldre försvann från vägarna på endast ett par dagar. Intresset var mycket stort men ersättningen räckte bara till 25 000 bilar.

Fordonsbeståndet i Sverige blir allt äldre och medellivslängden för nya personbilar är nu 18 år. Genom att återvinna de äldsta bilarna och därmed öka förnyelsen av vagnparken kan stora vinster göras som leder till minskad klimatpåverkan, bättre luftkvalitet och ökad trafiksäkerhet. Detta skulle bl.a. resultera i:

- Lägre utsläpp av avgasemissioner såsom kväveoxider, kolmonoxid, kolväten, partiklar och därmed bättre luftkvalitet i tätorter och minskade hälsoproblem för människor i tätort då nyare bilar uppfyller strängare emissionskrav.
- Lägre utsläpp av koldioxid och därmed minskad växthuseffekt eftersom de nya bilarna är snålare och till allt större del elektrifierade
- Färre och lindrigare personsador i trafiken då nyare bilar har högre säkerhetsnivå både när det gäller krocksäkerhet (passiv säkerhet) och system för att undvika att en olycka inträffar (förebyggande säkerhet)

En tillfällig skrotningsersättning skulle lämpligen omfatta personbilar av modellår 2005 eller äldre. Utsläppsklass Euro 4 blev obligatoriskt för nya personbilar från 1 januari 2006. BIL Sweden anser att 5000 kr är en rimlig ersättningsnivå.

Ovanstående positiva effekter för miljö- och klimatpåverkan och ökad trafiksäkerhet gäller givetvis också vid utskrotning och återvinning av tunga fordon; lastbilar och bussar.

Det är viktigt att en skrotningsersättning utformas så att ersättningen kommer sista bilägaren till godo. Det ska finnas krav på att sista ägaren haft bilen i sin ägo under en längre tid, t.ex. minst ett år och att bilen varit i trafik under det senaste året. Fordonet ska lämnas till Bilproducenternas nätverk BilRetur som är skyldiga att ta emot fordonet utan kostnad. Detta för att inte oseriösa bildemonterare ska kunna skriva över bilar på sig och inkassera ersättningen. I det fall en tillfällig skrotningsersättning kommer till stånd, anser BIL Sweden att det inte kan vara vilken bildemonterare som helst som ska få vara mottagare av dessa bilar. Vi har tyvärr idag flera bildemonterare som inte uppfyller Bilskrutningsförordningen, men som trots det får fortsätta att verka år ut och år in, eftersom tillsynen av landets bildemonterare på sina håll brister. Detta har bland annat lett till att flera bildemonterare aldrig bidrar till den rapportering de enligt Bilskrutningsförordningen är skyldiga att utföra. Genom att hänvisa till BilRetur kommer endast de bildemonterare i fråga, som kan uppvisa att de har ett kvalitetsledningssystem.

Nollutsläppszoner

BIL Sweden är positiv till införande av miljözoner, då detta premierar de mest lågemitterande lätta och tunga fordonen. BIL Sweden vill dock understryka vikten av att de kommuner som vill införa miljözoner, först måste ha klarlagt att luftkvalitetskraven verkligen överskrids, och att det är trafiken som är främsta orsaken till överskridandet. Staden behöver dessutom tillse att införda miljözoner verkligen respekteras, genom att krav också åtföljs av tillsyn. Om inte zonen respekteras kommer inte miljöförbättringarna att uppnås, fuskare gynnas och de som sköter sig missgynnas genom att de får betala (till noll miljönytta).

För att ytterligare förbättra luften i staden, anser vi att man bör överväga att skruva på de olika ”instrument” som redan finns på plats i stället för att införa något nytt. Exempel på detta är att utöva tillsyn över att de gällande reglerna för miljözon för tunga fordon (klass 1) verkligen efterlevs. Stoppa och bötfäll de som inte respekterar rådande miljözon.

Utförs inte denna tillsyn undergrävs möjligheten att konkurrera på lika villkor, för dem som satsat pengar på en miljözonsgodkänd buss eller lastbil. Dessutom går den tänkta miljönyttan förlorad när icke miljözonsgodkända fordon ändå kör i zonen. Det är feltänkt att införa ytterligare miljözoner som en åtgärd för att befintliga miljözon (såsom klass 1) inte efterlevs. Det är inte rimligt att kräva att de som följer reglerna och tar ökade kostnader och ändrar sitt beteende, ska betala för dem som struntar i miljökraven.

Vi anser att det är lämpligt att differentiera trängselskatten utifrån fordonens miljöegenskaper (jfr Norge samt de regler som fanns i Stockholm fram till 2012) som ett medel för att förbättra luften i Stockholm, och samtidigt minska klimatpåverkan. Detta borgar också för att dessa bilar blir fortsatt attraktiva som begagnade, och motverkar det vi idag ser i form av export av de miljöbästa bilarna då de blivit ca 3 år. Det är viktigt att sätta kraven teknikneutralt, dvs sätt gränser för vilka emissionsnivåer som ska underskridas. Framför allt kommer då fordon som till 100% framdrivs av el att komma ifråga, och får denna fördel. Här är det viktigt att även laddhybrider omfattas och tillåts i miljözon klass 3 under förutsättning att de körs på el inom miljözonen. Här öppnar tekniker som geofencing nya möjligheter för att kontrollera det i takt med att alla nya bilar är uppkopplade.

Allmänt om utformning av styrmedel

BIL Sweden och våra medlemsföretag är måna om att det finns styrmedel på plats som på ett effektivt sätt bidrar till att sänka koldioxidutsläppen för personbilar, lastbilar och bussar och på sikt styr mot en fossilfri transportsektor. Styrmedlen måste vara teknikneutrala, långsiktiga och i harmoni med gällande regelverk i EU.

I skrivande stund finns tre förslag till styrmedelsförändringar som ska genomföras under året; skärpt malus, sänkt bonus och förändrad beräkningsgrund för nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Förändringarna har haft olika införandetidpunkt och i vissa fall kort framförhållning vilket skapar osäkerhet hos kunderna och inom branschen och leder till en ryckig bilmarknad.

Många av förändringarna är tyvärr kortsiktiga och riskerar att bromsa den fina utveckling vi ser just nu när det gäller att minska klimatpåverkan från lätta fordon. Dessutom saknar vi en gemensam konsekvensanalys. För att nå Sveriges mål om 70 procent minskning av klimatpåverkan från transportsektorn till 2030 krävs att alla styrmedel samverkar.

BIL vill även påtala att det inte bör finnas en inflation av styrmedel och att de nya styrmedel som föreslås bör tydligt framgå vilken effekt som ska uppnås, när styrmedlet fasas in och när styrmedlet ska fasas ut. Långsiktighet och god framförhållning är ledord som behöver beaktas i sammanhanget.

Hållbara förnybara drivmedel och laddinfrastruktur

Biodrivmedel – en viktig pusselbit

BIL ser gärna att både befintliga och kommande styrmedel utformas teknikneutralt. Höginblandade biodrivmedel behöver fortsatt ges skattebefrielse och inte inkluderas i reduktionsplikten och ett 10-årigt statsstöds godkännande kan bidra till att företag vågar investera i ny produktion. Därför ser vi gärna att Energimyndigheten föreslår styrmedel i linje med utredningen som myndigheten uppdragits för ökad produktionskapacitet nationellt för biodrivmedel. Eftersom frågan har utretts tidigare kan det i dagens politiska läge finnas förändrade förutsättningar och därför bör myndigheten även titta på tidigare föreslagna styrmedel för ökad produktion (bland annat Thomas Kåbergers förslag inom FFF-utredningen). Biodrivmedel producerade i Sverige eller i våra allra närmsta grannländer ökar också Sveriges energisäkerhet. Pandemin har visat att alla typer av vägtransporter är avgörande för att det svenska samhället ska fungera i krissituationer.

I dagens Bonus-malus system undantas gas- och E85-bilar från malus och får istället en lägre skatt. BIL Sweden anser att det är viktigt att alla biodrivmedel behandlas likadant. Vi ser en extra stor möjlighet att öka andelen lätta lastbilar som körs på det förnybara biodrivmedlet HVO100 om regeringen inför den lägre fordonsskatten som gas- och E85-bilar har idag. En möjlighet är att införa ett krav på att fordonen körs på HVO100 för att vara berättigade till den lägre skatten och att säkerställa att de verkligen körs på biodrivmedel. I dagsläget erbjuder alla tillverkare av lätta lastbilar någon modell som är godkänd för att köras på HVO100 och har system som kan påvisa drivmedelstyp. Detta skulle på ett enkelt sätt bidra till minskad klimatpåverkan från lätta lastbilar innan elektrifieringen tagit fart.

Bygg ut laddinfrastruktur

Avseende laddinfrastruktur har BIL Sweden flera förslag till styrmedel som bör beaktas. Utöver nationella styrmedel behöver gemensamma styrmedel inom EU vara ambitiösa för att omställningen ska ske. Utöver nationella styrmedel anser BIL Sweden att för att lyckas med omställningen och nå de nationella målen behöver regeringen, utöver de uppdrag som presenterats i samband med Elektrifieringsstrategin om samverkan och planering även arbeta nationellt med laddinfrastruktur genom att anse laddinfrastruktur som en nationell angelägenhet. Att bygga laddinfrastruktur i Sverige kan ta 22 månader vilket innebär att det stöd man kan få via Klimatklivet hinner löpa ut innan man hinner slutföra byggnationen. Likt elvägar som utsågs till nationell angelägenhet, behöver laddinfrastrukturen hanteras på samma sätt och inkluderas i nationell plan.

Hemmaladdning är det vanligaste sättet att ladda sitt fordon och därför det viktigaste. BIL Sweden anser att implementeringen av det omförhandlade direktivet för byggnaders energiprestanda bör ske med hög ambitionsnivå. Boverket bör så snart som möjligt uppdras att implementera den högre ambitionen avseende tillgång till laddinfrastruktur och kablage.

HEMMALADDNING

- Right-to-plug: Inför right-to-plug som innebär att fastighetsägare inte får neka boende och hyresgäster möjligheten att ladda om det inte finns mycket goda skäl.
- Krav på byggnader: Höj kraven på laddinfrastruktur i byggnader vid om- och nybyggnation med fler laddpunkter samt fler förberedda platser. För bostäder ska 60% av p-platserna förberedas med tomrör. 20% ska förberedas med tomrör och elledning och resterande 20% ska förses med laddpunkter. För icke-bostäder ska 50% förses med tomrör och 10% förses med laddpunkter.
- Laddning i samfälligheter: Underlätta för samfällighetsföreningar att etablera laddstationer i gemensamhetsanläggningar.

PUBLIK LADDINFRASTRUKTUR I STADEN

- Underlätta: Underlätta för kommuner att i egen regi sätta upp laddstationer på gatumark som kan användas vid hemmaladdning.
- Bygg baserat på efterfrågan: Skapa en karttjänst där elbilister kan välja var de önskar laddstationer så att laddinfrastrukturen hamnar där efterfrågan finns.

PUBLIK LADDINFRASTRUKTUR LÄNGS VÄGEN

- Laddhubbar: Peka ut platser var 10:e mil där publika laddhubbar behövs för att skapa ett rikstäckande nationellt snabbbladdarnät och forma ett speciellt bidrag till publika snabbbladdningsstationer för dessa platser.
- Driftsbidrag: Erbjud driftsbidrag för laddstationer som installeras på platser där ägaren inte kan få ekonomi i affären.

PÅ NATIONELL NIVÅ

- Anse laddinfrastruktur som nationell angelägenhet och inkludera i nationell plan
- Arbeta för att korta ner tiden för kapacitetsförfrågan hos elnätsföretagen till max tre månader.
- Ta fram ett nationellt underlag och en entydig bygglovsprocess anpassad för laddinfrastruktur.
- Begränsa möjligheten att ta betalt per minut vid ad-hoc laddning då denna prismodell är förvirrande.
- Kräv att det ska gå att betala med betalkort på publika snabbbladdningsstationer.
- Förenkla ansökningsprocessen till Klimatklivet samt arbeta för att korta ner handläggningstiderna.
- Utöka de statliga stöden så att de även omfattar exempelvis nätförstärkning, smarta laddtekniker och energilagring.

Transporteffektivt samhälle

Resandet på väg är och kommer även i framtiden att domineras av person och godstransporter. I ett avlångt land som Sverige måste man möjliggöra för regional utveckling och goda levnadsvillkor för hela landet. Fungerande transporter är en förutsättning för tillväxt och utveckling i hela landet. BIL Sweden anser att varje transportslag bör få förutsättningar att bli så effektiv som möjligt. Likväl kräver en ökad effektivitet i transportsystemet ett väl fungerande samspel mellan trafikslagen och rättvisa spelregler inom såväl persontrafiken som godstrafiken. BIL hänvisar här till vårt detaljerade remissvar om Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan.

Mobilitet är en kritisk aspekt av social integration och bidrar till mer tillgänglighet och möjliggör för medborgarna att integreras i samhället och på arbetsmarknaden. I vårt avlånga land ser det inte likadant ut överallt och därför behövs ett brett utbud av alternativ där alla bör främjas och kompletterar varandra.

Mobilitet i städer måste vara effektiv, integrerad i ett uppkopplat nätverk och i ett multimodalt ekosystem som är bekvämt, prisvärt och tillgängligt för alla medborgare och kunder. Effektivisering av godstransporter genom ökad fyllnadsgrad och samverkan mellan transportörer sker redan.

BIL förespråkar därför att de nya styrmedel som ska föreslås inom området transporteffektivt samhälle beaktar både tillgänghetsperspektivet och påverkan på näringslivets konkurrenskraft.

Den ökade elektrifieringen av transporter på väg effektiviserar avsevärt energianvändningen. Förväntningar om minskade trafikvolymmer måste beakta en befolkningstillväxt samt behovet för allmänheten att kunna bo och leva i hela landet. BIL Sweden anser därför att flera av de styrmedel som redovisats genom en konsultrapport för att främja ett transporteffektivt samhälle är styrmedel som inte nödvändigtvis styr mot transporteffektivitet eller mot klimatmålen. På hearingen framgick det inte tydligt hur förslagen i rapporten kommer att användas i det vidare arbetet med att ta fram nya styrmedel. BIL Sweden ser gärna en närmare dialog i just denna del av det vidare arbetet.

DIFFERENTIERAD PARKERING & TRÄNGSELAVGIFT

BIL Sweden förespråkar att fler styrmedel införs kopplat till brukandet av fordon. Det inkluderar bland annat differentierade parkeringsavgifter och differentierade trängsel- och broavgifter bör införas. Med det avses att bilar med lägre utsläpp får betala en lägre avgift eller kostnad jämfört med en bil med högre utsläpp.

Lokal och regional klimatomställning

Transportsektorns elektrifiering är en global trend, driven av behovet att ställa om samhället till fossilfria energikällor. EU och Sverige har höga ambitioner och ligger långt framme inom detta område. Elektrifieringen går snabbt framåt liksom utvecklingen inom vätgas och biodrivmedel, men det räcker inte med att fordonstillverkarna utvecklar produkterna. Infrastruktur för både laddning och biodrivmedel måste byggas samtidigt

som rätt styrmedel för köp och nyttjandet av dessa fordon måste på plats. Det är ett nytt ekosystem som växer fram där hela systemet måste gå i takt.

Omställningen går idag i olika takt i olika delar av landet. BIL Sweden anser att styrmedel som bidrar till lokal och regional omställning i hela landet behöver bidra till bättre synkronisering. Fysisk planering och trafikplanering av transportinfrastruktur behöver beakta laddinfrastruktur särskilt. Utbyggnaden av infrastrukturen är beroende av tillståndsprocesser som är för långdragna och mer kräver lokal/regional samverkan som förhoppningsvis kan snabbas på genom de lokala och regionala projekt som bedrivs inom ramen för Fossilfritt Sveriges arbete och kanske genom att tillsätta en mobilitets- och tillgänglighetssamordnare på regionerna.

Generella klimatstyrmedel

Idag beskattas vägtransportsektorn med närmare 100 miljarder årligen, enligt Trafikanalys. Antalet eldrivna vägfordon växer vilket också behöver beaktas i utformningen av kommande styrmedel. Fordonen blir energieffektivare och drivs med biodrivmedel i allt högre utsträckning. Statens intäkter från vägtrafiken kommer kraftigt att minska med tiden. Vi står också inför ett teknikskifte när det gäller digitalisering, uppkoppling och automatisering. Fördelningspolitiska aspekterna får allt större fokus. De som är beroende av bilen för att kunna bo, arbeta och leva, och som saknar alternativ till bilen, drabbas i högre utsträckning av ökade bränsleskatter. Detta föranleder att regering och riksdag behöver se över vilka principer vi ska utgå från och hur vi ska beskatta våra fordon i framtiden.

Dagens skatt tas i första hand ut på drivmedel och det ligger därför nära till hands att fortsätta att beskatta drivmedel, så även el. Av flera skäl är detta inte lämpligt. Elanvändning kan, lika lite som dagens drivmedelsskatt, utformas för att ta olika mycket betalt beroende på fordonens vikt eller var och när de körs. En höjning av elskatten för att kompensera för bortfallet av intäkter från drivmedelsskatten skulle dessutom drabba samtliga elkonsumenter, inte bara vägtrafikanterna. Elbeskattning är därför ett trubbigt beskattningssinstrument för transportsektorn. I stället för att beskatta en input, såsom drivmedel, är det redan idag tekniskt möjligt att med elektroniska plattformar i fordonen beskatta körningen i sig. En sådan smart kilometerskatt kan vara olika hög beroende på när och var tunga och lätta fordon körs och vilka miljö- och säkerhetsegenskaper de har. En fortsatt fiskal beskattning av vägtrafiken motverkar omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

BIL Sweden anser att i takt med ökad elektrifiering, digitalisering och automatisering av vägtransporter bör beskattning ske utifrån hur, när och var ett fordon rör sig. Dagens femtontal olika skattebaser bör tas bort och i stället bör man införa en smart kilometerskatt som utgår från nedan principer:

- Fordon med låga utsläpp har lägre skatt.
- Fordon som används på landsbygd har lägre skatt än om de används i stad.
- Fordon som används i rusningstrafik betalar mer än utanför rusning.

En smart kilometerskatt är rättvis och transparent och tar därmed hänsyn till både miljö och landsort-storstadsproblematiken.

BIL Sweden föreslår att man börjar med de tunga transportererna där det finns färre integritetsutmaningar och där fordonen är till stor del redan uppkopplade. Dessutom ska Eurovinjett direktivet implementeras och ersätta tidigare system.

Även för personbilar kan vi lösa integritetsaspekten. Ett sätt är att privatpersoner får välja om de vill kunna påverka skatten genom att låta sig följas eller inte. De som väljer att avstå från att kunna påverka skatten betalar full avgift.

BIL Sweden ser behovet av samverkan i denna fråga och förespråkar en bred vidare dialog under befintlig och kommande mandatperiod.

Generella synpunkter om uppdraget

BIL Sweden vill tacka för möjlighet att lämna inspel till Trafikanalys och övriga myndigheter under uppdragstiden. BIL anser att samverkan mellan myndigheterna är avgörande för att öka takten i omställningen och ser gärna att samverkan i frågorna fortsätter även efter uppdragsperiodens slut.

BIL Sweden saknar information om Trafikanalys arbete med att redovisa hur förslagen samlat bedöms påverka utsläppen av växthusgaser och ser gärna att myndigheten tar en dialog med näringslivet när analyserna finns tillgängliga.

I dagens politiska läge finns många osäkerhetsfaktorer att ta hänsyn till. Kommande klimatpolitiska handlingsplan behöver beakta rådande omständigheter, påverkan av kriget i Ukraina på näringslivet, på leverantörskedjor och tillgång till komponenter och råmaterial.

BIL Sweden vill även påpeka att utfallet av EU förhandlingarna av Fit for 55 paketet är helt avgörande för kommande klimathandlingsplan.

Stockholm den 11 mars 2022

BIL Sweden

Emmi Jozsa
Chef för kommunikation och Public Affairs