

Särskilt yttrande av sakkunnig Jessica Alenius, BIL Sweden

Inledning

Utredningen om *Fossiloberoende fordonsflotta – ett steg på vägen mot nettonollutsläpp av växthusgaser* ger en faktabas för arbetet med att minska vägtransporternas klimatpåverkan. BIL Sweden välkomnar en utveckling som medför att fordonen kan köras på icke fossila bränslen av hög kvalitet i energieffektiva fordon. Det är en nödvändig omställning som måste göras, men utvecklingen måste gå i resonabel takt. Det finns dock svagheter i utredningen och en övergripande långsiktig färdplan liknande arbetet Nollvisionen i trafiksäkerhetsarbetet borde ha varit vägledande för arbetet. Vi lämnar här synpunkter på de förslag där vi har en avvikande uppfattning inom de områden som berör BIL Sweden mest.

Sammanfattning

- Det saknas i utredningen en övergripande strategi hur man tydligt avser att nå målet fossiloberoende fordonsflotta 2030.
- Det saknas en redovisning av vilka kostnader och nyttor som uppkommer till följd av de olika förslagen – en samhällsekonomisk analys.
- För att nå utredningens mål om en reduktion med 80 procent av de fossila bränslena i vägtrafiken krävs, förutom en övergripande strategi med förslag till åtgärder, mycket kraftiga styrmedel, som vi inte ser att utredningen har presenterat.
- Det innebär en risk för Sverige att gå så mycket fortare fram än resten av vår omvärld.
- Utredningen saknar en beskrivning och ett underbyggt resonemang om på vilket sätt omställningen till fossilfri fordonstrafik kommer att påverka svensk industris konkurrenskraft.
- BIL Sweden anser att utredningen borde ha betonat betydelsen av forskning och utveckling. Satsningar på forskning, utveckling och demonstration är grundläggande för att Sverige ska fortsätta ligga i framkant när det gäller avancerad miljöteknik.
- Utredningen har beskrivit den teoretiska potentialen med att reducera de fossila bränslena i våra vägfordon, men ej belyst konsekvenserna av att gå före vare sig när det gäller svensk konkurrenskraft, näringslivet i stort eller den individuella mobiliteten.
- Arbetet med en fossiloberoende fordonsflotta och utvecklingen framåt kan lämpligen hanteras genom att dra paralleller med trafiksäkerhetsarbetet i Sverige, Nollvisionen.

- De skarpa förslag som utredningen föreslår är alltför kortsiktiga och har till stor del fokuserat på nybilsförsäljningen av personbilar istället för att ingå i en strategi för hur transportsektorn ska ställa om långsiktigt. BIL Sweden anser att utredningen borde ha lämnat förslag till åtgärder och styrmedel även inom godstransportområdet.
- Utredningen har inte nog betonat vikten av en förnyelse av fordonsparken vilket är en grundförutsättning för att kunna nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och möjligheten att framgångsrikt genomföra många av de övriga föreslagna åtgärderna. Detta borde ha tydligare avspeglats i styrmedlen.
- Det saknas bedömningar och en redogörelse för hur personresandet kommer att se ut framöver. Utredningen har föreslagit åtgärder och styrmedel på hur vi ska minska bilåkandet i våra städer i framtiden, men inte hur persontransporterna och den individuella mobiliteten ska lösas.
- BIL Sweden kan principiellt stödja förslaget om ett bonus-malussystem som grundar sig på dagens framgångsrika styrmedel; koldioxiddifferentierad fordonsskatt, miljöbilsdefinition och supermiljöbilspremie, men vi är emot att man inför ett bonus-malussystem som grundar sig på en registreringsskatt på nya personbilar.
- Utredningen borde ha gjort en noggrann konsekvensanalys om hur fordonsflottan kan komma att förändras med förslagen om att ändra förmånsreglerna. Förslagen kan hämma förnyelsen av fordonsflottan och därmed riskerar förslagen att få motsatt effekt på koldioxidutsläppen.
- BIL Sweden stödjer utredningens förslag till att införa en miljölastbilspremie för tunga hybrid- och ellastbilar samt lastbilar som kan gå på gas eller etanol. Premien bör även omfatta alla fordon som går att köra på alla biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna. Tiden för premien borde dock utsträckas till tio år. Även en miljöbusspremie som på ett bättre sätt premierar både energieffektivitet och anpassning till fossilfria bränslen bör införas.
- De bränslestandarder som finns inom EU och som fordonsindustrin tar fram i samverkan med bränsleleverantörerna måste följas. När det gäller ökad låginblandning av biodrivmedel är det tekniska begränsningar som styr. Vi stödjer inte utredningens skrivning om B15.

Definitionen av fossiloberoende fordonsflotta

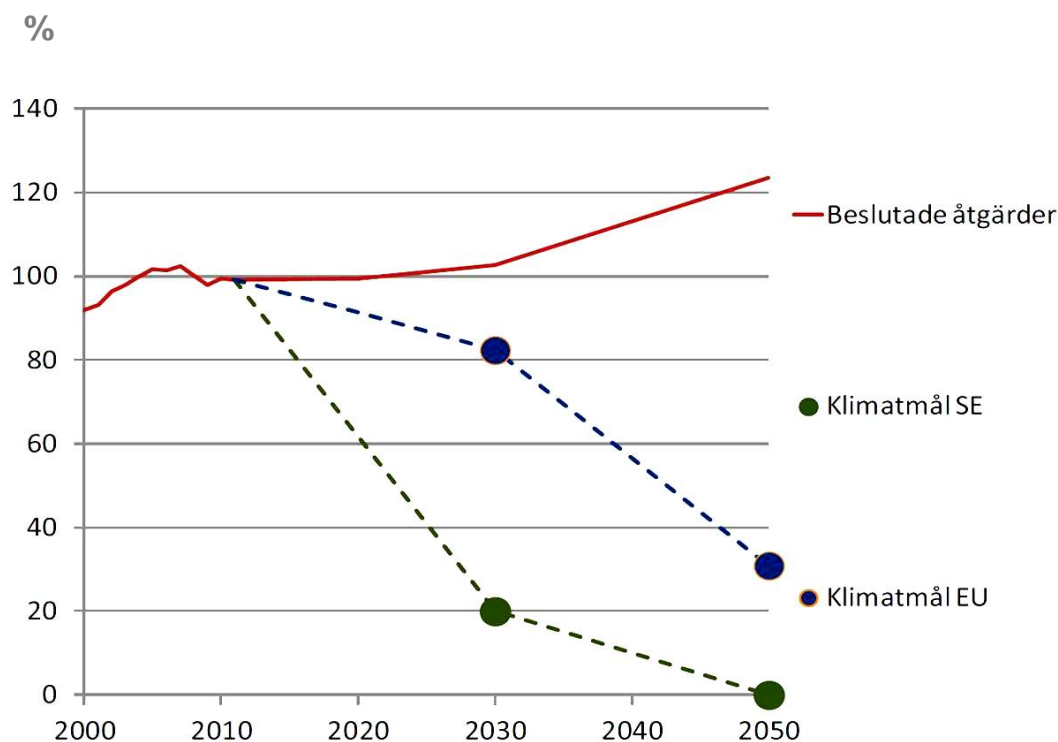
Utredningens bedömning av hur stor potentialen är för att reducera de fossila bränslena för 2030 ligger i intervallet 60 till 90 procent. Enligt utredningen går det inte på femton år att komma till nollutsläpp från fordonsflottan beroende på att ledtiderna för genomförande av många av åtgärderna är långa. Till följd av de praktiska svårigheterna och osäkerheten hos en del av de bakomliggande potentialbedömningarna anser utredningen att målet för 2030 bör vara 80 procents reduktion av växthusgaser från vägtrafiken.

Utredningens mål innebär att vi i Sverige kommer att gå betydligt snabbare fram med att fasa ut våra fossila drivmedel från vägsektorn än vad EU har som mål för transportsektorn 2050.

BIL Sweden, Box 26173 SE-100 41 Stockholm, Sweden, Telephone +46 8 700 41 00, Telefax +46 8 791 23 11

Besöksadress: Storgatan 19 114 82 Stockholm

VAT No. SE 556077-4886, bil@bilsweden.se, www.bilsweden.se



Bildtext. Utsläpp av klimatgaser: Förväntad utveckling med beslutade åtgärder samt svenska respektive europeiska klimatmål. Index 2004=100. Källa Trafikverket, Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder.

Utredningen saknar en övergripande strategi hur man tydligt avser att nå målet fossiloberoende fordonsflotta 2030. För att nå utredningens mål om en reduktion med 80 procent av de fossila bränslena i vägtrafiken krävs, förutom en övergripande strategi med förslag till åtgärder, mycket kraftiga styrmedel, som utredningen inte har presenterat. De flesta förslagen till styrmedel syftar till att utredas vidare.

Vidare är det en risk med att vi går så mycket fortare fram än resten av vår omvärld. Utredningen har beskrivit den teoretiska potentialen med att reducera de fossila bränslena i våra vägfordon, men ej belyst konsekvenserna av att gå före.

Avsaknad av samhällsekonomisk analys

Det saknas en tydlig beskrivning och värdering av vägtransporternas samhällsnytta. En reduktion med 80 procent av de fossila bränslena, som utredningen bedömer, är förenad med en kostnad som utredningen inte heller har belyst tillräckligt i detta sammanhang. Enligt direktivet (Dir 2012:78) ska utredaren beakta de samhällsekonomiska effekterna.

Den samhällsekonomiska analysen kan ge svar på om de förändringar som utredningen ser framför sig är samhällsekonomiskt lönsamma eller inte. Den kan också ge svar på hur samhällets resurser ska användas för att ge största möjliga nytta. Analysen är således ett viktigt verktyg för att få fram bra beslutsunderlag, men nu kan man inte dra slutsatser om

vilka kostnader och nyttor som uppkommer till följd av de olika förslagen. I avsaknad av en samhällsekonomisk analys kommer det bli svårt för beslutsfattarna att fatta rationella beslut.

Kopiera arbetssättet med ”Nollvisionen”

Utredningen borde, istället för att enbart föreslå detaljerade åtgärder och styrmedel samt fortsatta utredningar, ha tagit fram en övergripande långsiktig färdplan för 2030 som man skulle ha använt som bas för att utforma åtgärder, effektiva styrmedel och andra aktiviteter.

Utredningen betonar vikten av långsiktiga styrmedel och använder trappstegsmodeller med successivt skärpta gränsvärden, vilket är bra. Däremot måste värdena analyseras noggrannare för att se om de är realistiskt genomförbara.

BIL Sweden har i en inlägga till utredningen (insänt 2013-03-12) föreslagit att man bör hantera definitionen av en Fossiloberoende fordonsflotta och driva denna utveckling framåt genom att dra paralleller med ”Nollvisionen”. Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Beslutet har lett till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Även internationellt har Nollvisionens tankar fått genomslag.

På motsvarande sätt som för Nollvisionen med dess etappmål, bör vi också ha ett realistiskt etappmål för 2030, d.v.s. fossiloberoende fordonsflotta. Detta etappmål bör fastställas av de aktörer som ingår i samarbetet. Ansvaret delas upp på de inblandade aktörerna och varje aktör sätter upp mätbara mål för sin verksamhet som specificeras genom ett antal indikatorer. Arbetet följs upp årligen och resultaten presenteras på en återkommande ”Resultatkonferens”. Aktörer som bör ingå i detta arbete är stat, kommuner, landsting, myndigheter, fordonstillverkare, bränslebolag, transportköpare och ”transportbrukare” (företag och individer).

I likhet med nollvisionsarbetet bör även fossilfriarbetet följas upp och utvärdera åtgärder och styrmedel successivt. Fördelen är att det blir enklare att beräkna kostnader och sätta gränsvärden när målet avser en kortare tidsperiod.

BIL Sweden är därmed positiv till utredningens förslag till att införa ett nationellt råd för vägtrafikens klimatanpassning. Vi tror inte det är möjligt att redan idag utforma åtgärder och styrmedel som fullt ut leder till en fossilfri fordonstrafik. Dessutom ingår det en mängd aktiviteter i det framtida arbetet som handlar om att förändra attityder och beteenden. Dock behöver utredningen utveckla konceptet med ett nationellt råd och att man bör efterlikna trafiksäkerhetsarbetet med Nollvisionen.

Utredningens förslag till styrmedel

De skarpa förslag som presenterats är alltför kortsiktiga och har till stor del fokuserat på nybilsförsäljningen av personbilar istället för att ingå i en strategi för hur transportsektorn ska kunna ställa om långsiktigt. Helhetssynen saknas också när det gäller hela fordonets livslängd. Styrmedlen bör följa fordonet över tid och inte endast vid inköpstillfället för att även påverka andrahandsmarknaden. Man har ej utnyttjat potentialen avseende energieffektivisering fullt ut i de styrmedel som föreslagits. Detta gäller såväl lätta som tunga fordon.

Utredningen har varvat skarpa förslag med förslag till vidare utredning. Därmed finns en risk att enskilda aktörer och media kommer att belysa vissa utvalda delar och skapa förvirring på marknaden. Dessutom riskerar detta upplägg att förlänga den osäkerhetsperiod som branschen har levt med under en lång tid där styrmedel förlängts och ändrats med korta intervaller.

Man kan anta att marknaden kommer att reagera direkt på de förslag till åtgärder och styrmedel avseende framför allt personbilar som utredningen presenterar. Detta innebär att vi kan få ett vänteläge då konsumenterna väljer att skjuta upp sitt bilköp, i väntan på exempelvis en högre bonus, vare sig det är en privatkund eller en företagskund. För att inte marknaden ska hamna i ett avvaktande läge och invänta höjda bonusar föreslår vi att de införs retroaktivt och även omfattar fordon som registreras före bonusens införande. Därigenom kan osäkerheten minskas vid ett införande och därmed inte riskera avbrott i utvecklingen mot lägre koldioxidutsläpp innan den höjda premien trätt i kraft. Förmåner relaterade till tjänstebilar, som t.ex. sänkt förmånsvärde, bör alltid gälla minst 36 månader efter att bilen tagits i trafik. Detta då 36 månader är en vanligt förekommande leasingperiod. Denna åtgärd bör införas så snart som möjligt då den kommer att ha omedelbar effekt.

Generella styrmedel

Utredningen föreslår en höjning av dieselskatten i tre steg fram till 2020 så att beskattningen räknar per liter blir lika som för bensin. Detta bör innebära att bränslefaktorn för fordonsskatten för dieselpersonbilar tas bort. BIL Sweden stödjer, utredningens förslag, om principen att utgå från energiinnehåll istället för volym vid beskattning. Detta är en viktig princip för att nuvarande och kommande biodrivmedel ska bli konkurrenskraftiga i framtiden. Detta synsätt tillämpas inte idag. Skatteverket fattade nyligen ett beslut som innebär att DME numera beskattas nästan dubbelt så högt som diesel ur energisynpunkt. BIL Sweden delar även utredningens uppfattning om att man bör utreda möjligheten att höja koldioxidskatten samt sänka energiskatten i samband med en utökad kvotplikt. Det är i dagsläget också extra viktigt att alla biodrivmedel omfattas av avdragsrätt i skattelagstiftningen för att skapa rätt förutsättningar för introduktion av nya biodrivmedel.

BIL Sweden delar inte utredningens syn på att det kommer att behövas en kilometerskatt för lätta fordon på sikt. Riksdagen har beslutat att varje trafikslag ska betala för sina egna

samhällsekonomiska kostnader. Detta innebär att trafiken ska betala för de skador samt de utsläpp den ger upphov till. Det är en lovande princip, men den gäller inte fullt ut. Det är idag stora skillnader i fråga om hur mycket olika förorenare betalar för utsläppen. Att transportslagen behandlas rättvist, och betalar lika mycket för sina utsläpp, bör så snart som möjligt tydliggöras principiellt och successivt implementeras. Internaliseringsgraden kan komma att förändras om utredningen får gehör för sina förslag, exempelvis om dieselskatten höjs. Att i denna kontext signalera om att vi bör införa en kilometerskatt för lätta fordon kan vara att frånga denna princip om att varje trafikslag ska betala för sina samhällsekonomiska kostnader. En internaliseringsgrad på över 100 procent innebär en straffskatt på den individuella mobiliteten – och inte på koldioxidutsläppen.

Kilometerskatt för tunga fordon

En kilometerskatt får inte missgynna industrins konkurrenskraft och bör konstrueras så att moderna fordon med låga utsläpp gynnas och stimulerar förnyelse av fordonsflottan. Det är oklart om förslaget uppfyller de kraven i sin nuvarande form. Tanken att ge restitution mot koldioxidskatt är intressant men behöver konsekvensbeskrivas bättre och man bör finna former som inte är så administrativt betungande. Frågan om kilometerskatt måste utredas vidare så att man både hittar ett system som är bättre genomlyst när det gäller konsekvenser för koldioxid och effekter på svensk industri och dess konkurrenskraft.

Styrmedel för energieffektiva lätta fordon

Utredningen föreslår flera alternativ när det gäller styrmedel för energieffektivare fordon. Det är svårt att ta ställning till något av förslagen då det saknas en konsekvensbeskrivning av styrmedelsförslagen och de är ”paketlösningar”, vilket gör det ännu svårare att se effekterna av de enskilda förslagen.

BIL Sweden kan principiellt stödja ett bonus-malussystem som grundar sig på dagens framgångsrika styrmedel; koldioxiddifferentierad fordonsskatt, miljöbilsdefinition och supermiljöbilspremie. Sverige, tillsammans med Nederländerna, har sänkt bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för nyregistrerade bilar snabbast i hela Europa. Mellan 2005-2012 har medelutsläppen i Sverige sänkts med ca 30 procent.

Idag är fyra av tio bilar som rullar i Sverige äldre än tio år och den genomsnittliga livslängden är ca 17 år. Därför kan man få ännu större effekt på de totala utsläppen genom att införa styrmedel som i högre grad stimulerar till utskrotning av gamla, mindre bränsleeffektiva bilar. BIL Sweden har i en tidigare inlägga till utredningen lämnat ett förslag till ett sådant system (bonus-malus baserat på koldioxiddifferentierad fordonsskatt) som bygger vidare på de styrmedel som ger incitament att välja de miljöbästa bilarna vid nybils-köp, samtidigt som det stimulerar utskrotning av äldre fordon.

Däremot avvisar BIL Sweden ett bonus-malussystem som innebär att vi *inför* en registreringsskatt på nya bilar i Sverige. Systemet tillämpas i Frankrike och nämns även som exempel i utredningen. Noterbart är att Frankrike har minskat sina koldioxidutsläpp för

nya personbilar med 18 procent under perioden 2005-2012, medan EU-snittet under motsvarande period var 19 procent. Detta har skett trots att Frankrike införde bonus-malussystemet i mitten av denna period. Det är också slående att andelen nyregistrerade laddbara elbilar i Frankrike under första halvåret 2013 är densamma och inte högre än i Sverige (0,6 procent). Förutom att de uthålliga effekterna när det gäller minskade koldioxidutsläpp är tveksamma, så är ett bonus-malussystem en stor risk för staten. Det franska systemet har gått med stora förluster sedan det infördes.

Ytterligare skäl till att inte införa ett bonus-malussystem med registreringskatt som grund:

- **EU-kommissionens inställning**

EU-kommissionen har i ett direktivförslag från 2005, pläderat för avskaffandet av registreringsavgifter och ersätta dessa med årliga ("gröna") vägtrafikskatter. Brist på harmonisering ger idag upphov till en "teknisk" fragmentering av den inre marknaden. Europeiska biltillverkare tvingas att slösa resurser på att finjustera bilar till olika tröskelvärden, vilket leder till sämre global konkurrenskraft, sämre effektivitet och högre bilpriser. Till följd av att stordriftsfördelarna av en gemensam marknad inte nyttjas till fullo, minskar den europeiska klimatpolitikens kostnadseffektivitet. Medlemsstaterna bör istället vidta åtgärder för att minska fragmenteringen av EU:s bilmärnad.

- **Sverige avskaffade registreringskatt 1996**

År 1996 avskaffades försäljningsskatten på nya bilar i Sverige och istället höjdes fordonsskatten. Skälet till denna förändring var att stimulera en förnyelse av bilparken. Personbilsförsäljningen hade under en följd av år medfört att den svenska bilparken blivit allt äldre, vilket var negativt ur miljösynpunkt "då äldre bilar släpper ut mer föroreningar än nyare bilar". Vidare ansåg man att av trafiksäkerhets- och miljöskäl samt för att höja aktiviteten i den svenska ekonomin fanns anledning till att stimulera en förnyelse av bilparken.

- **"Förorenaren betalar" gäller inte**

Riksdagen har beslutat att varje trafikslag ska betala för sina egna samhällsekonomiska kostnader. Detta innebär att trafiken ska betala för de skador samt de utsläpp den ger upphov till. Av denna princip följer att koldioxidskatten ska motsvara den kostnad som uppkommer av koldioxidutsläppen. Så är inte fallet. Forskningen har entydigt pekat på att priset för att släppa ut ett kilo koldioxid ligger långt under de styrmedel bilisterna utsätts för idag. Däremot belastas inte flyget, sjöfarten, elproduktionen, industrin, skogs- eller jordbruket med kostnaderna för sina utsläpp. Såväl skatterna utanför transportsektorn som priset för utsläppsrätter är i storleksordningen 20 öre/kg koldioxid. Den svenska bilisten betalar idag 108 öre/kg i koldioxidsskatt, 135 öre i energiskatt och 100 öre i koldioxidrelaterad fordonskatt. Om man dessutom räknar med EU:s bötesbelopp om biltillverkaren inte skulle uppnå CO2-kraven samt en ny registreringskatt som ett bonus-malussystem innebär, så ökar koldioxidskatten ännu mer.

- **Den befintliga fordonsflottan påverkas ej**

Den genomsnittliga livslängden för en bil är ca 17 år. Det innebär att hälften av de bilar som sätts på marknaden i år kommer att finnas kvar 2030. Sverige har bland de äldsta bilparkerna inom EU15. Ett bonus-malussystem påverkar endast nybilsförsäljningen och inte vår personbilsflotta på ca 4,5 miljoner bilar.

Förslagen till ny förmånsmodell måste utredas vidare

Båda förslagen till ny förmånsmodell kommer att leda till ett avstannande av nybilsförsäljningen och bidrar därmed ej till att förnya bilparken i samma takt som i dagsläget. Tvärtom kan ett justerat förmånsvärde hämma förnyelsen och därmed riskerar förslagen att få motsatt effekt på koldioxidutsläppen. Det är oerhört viktigt att utforma förmånsreglerna så att bilar med låg klimat- och miljöpåverkan premieras då tjänstebilarna utgör en stor del av nybilsförsäljningen.

Förmånliga regler för tjänstebilar bidrar till en förnyelse av fordonsparken vilket i sin tur leder till både minskad klimat- och miljöpåverkan samt förbättrad trafiksäkerhet. Utredningens förslag kommer att bromsa upp utvecklingen mot säkrare personbilar i den svenska bilparken. De som istället väljer att gå från tjänstebil till privatbil behöver i framtiden nödvändigtvis inte välja en bil med låg klimatpåverkan i och med att deras val då inte styrs av företags eventuella ”miljöbilspolicy”.

Utredningen borde ha gjort en noggrann konsekvensanalys om hur fordonsflottan kan komma att förändras. Risken är att vi får en motverkande effekt om man ändrar förmånsreglerna. Förslagen till ändrade förmånsregler bör utredas vidare i samråd med fordonsindustrin och övriga berörda aktörer.

Övriga styrmedel för energieffektiva lätta fordon

När det gäller förslaget om energimärkning av nya lätta fordon så är det en förutsättning för införande av en sådan märkning att den blir harmoniserad inom EU.

Styrmedel för energieffektivare tunga fordon

BIL Sweden stödjer utredningens förslag till att införa en miljölastbilspremie för tunga hybrid- och ellastbilar samt lastbilar som kan gå på gas eller etanol. Däremot bör premien omfatta fordon som går att köra på alla biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna. Vi förordar stabila och långsiktiga spelregler och föreslår därför att tiden för premien utsträcks till tio år.

Den nuvarande reduktionen av fordonsskatt bör enligt vår mening utvecklas vidare för att snabbare förnya bussflottor med fordon som kan gå på el och biodrivmedel. En miljöbusspremie som på ett bättre sätt premierar både energieffektivitet och anpassning till fossilfria bränslen bör införas.

BIL Sweden biträder utredningens förslag om att ge berörda myndigheter i uppdrag att ta fram ett förslag till demonstrationsprogram för energieffektiva tunga lastbilar, med inriktning på minskat färdmotstånd, i samverkan med akademi och näringsliv. Utredningen nämner även andra områden att använda demonstrationsprogram såsom övrig effektivisering av tunga lastbilar, bussar samt elektrifiering och biodrivmedel. Vi vill understryka vikten av att även de andra områdena omfattas.

Styrmedel för övergång till biodrivmedel

Utredningen föreslår en fortsatt utveckling av kvotplikten fram till och med 2019 enligt regeringens förslag men med höjda nivåer 2017, 2018 och 2019. Utredningen föreslår ett mer omfattande kvotpliktsystem från och med 2020 där rena och höginblandade biodrivmedel är inkluderade med en möjlighet till handel samt att kvotplikten baseras på minskning av växthusgasutsläpp.

BIL Sweden anser att man i första hand bör behålla skattefrihet för höginblandade biodrivmedel. När det gäller ökad låginblandning av biodrivmedel är det tekniska begränsningar som styr. Vi stödjer inte skrivningen om B15 som lyfts fram av utredningen. Här är det gällande bränslestandarder som styr och som successivt måste utvecklas gemensamt av bränsleleverantörer och fordonstillverkare. Därför välkomnar vi i första hand ökad användning av andra generationens s.k. drop-in-bränslen där HVO i diesel är ett exempel.

Utredningen föreslår ett regelverk som garanterar ett riktpolis på produktionen under de första tolv åren av en anläggnings produktion. BIL Sweden ställer sig bakom syftet att underlätta för investeringar i nya anläggningar för produktion av biodrivmedel från avfall, biprodukter, cellulosa och hemi-cellulosa eftersom råvarubaserna måste breddas. Däremot finns det egentligen inget stöd i kapitel 10 för bedömningen att stärkelse, socker och vegetabiliska oljor ska uteslutas som råvaror.

Åtgärder som underlättar elektrifiering av vägtrafiken

Utredningen har föreslagit ett antal åtgärder och styrmedel för att underlätta och påskynda elektrifiering av vägtrafiken. BIL Sweden anser att utredningens förslag är bra, men att man bör etablera principen om att förmåner alltid följer fordonet, under en viss tidsperiod, för att garantera långsiktighet och stärka andrahandsvärdet. BIL Sweden vill dessutom understryka att kraven på laddinfrastruktur för lätta och tunga fordon är tämligen olika och borde därför ha hanterats som två separata frågeställningar i utredningen.

Stadsplanering

Rörlighet och mobilitet är inte ett självändamål. Det viktiga är tillgänglighet, att smidigt komma fram till sitt mål. För att få en fungerande och hållbar trafik måste hänsyn tas till hela resan, från start till mål, som i de flesta fall sker med flera olika färdssätt så kallade ”hela-resan-perspektivet”. BIL Sweden anser att utredningen borde ha lyft fram

infartsparkeringar som en viktig åtgärd. En åtgärd som saknas i utredningen är att uppmana storstädernas kommuner att tillsammans ta fram en plan på var man ska bygga infartsparkeringar och därmed skapa effektivare transporter med tidseffektiva byten. Lägg därtill smarta IT-system som syftar till ”hela-resan-perspektivet” med betalsystem för både infartsparkeringar och kollektivtrafikresan.

Kollektivtrafik

Utredningen har inte lämnat några förslag inom kollektivtrafikområdet, men konstaterar att stadsutvecklingen och förändrad syn på bilen kommer leda till ett ökat intresse för kollektivtrafik. Det saknas dock en redogörelse av hur personresandet, enligt utredningen, kommer att se ut framöver och utredningen skulle ha kompletterat bilden med åtgärder och styrmedel även för kollektivtrafiken. Utredningen har föreslagit åtgärder och styrmedel på hur vi ska minska bilåkandet i våra städer i framtiden, men inte hur persontransporterna och den individuella mobiliteten ska lösas.

Utredningen understryker behovet av kostnadseffektivitet och att undvika fördyrande sÄrlösningar inom kollektivtrafiken. Bussen står redan för kostnadseffektivitet, men för att kunna framställa ännu bättre bussar för pengarna behöver fordonsindustrin förutsättningar att producera större serier till marknaden. För att kunna höja kollektivtrafikens kvalitet och samtidigt sänka kostnaderna har Sveriges kommuner en viktig nyckelroll. Idag har varje kommun sina specifika krav på hur exempelvis en buss ska utrustas och utformas. Dessutom har varje kommun egna system för betalning vilket inte underlättar användandet av kollektivtrafik för de resenärer som reser tillfälligt eller sällan. En ökad användning av standardlösningar samt samordnade funktionskrav i upphandling i kollektivtrafik skulle ge en sådan effekt.

Godstransporter

BIL Sweden anser att utredningen borde ha lämnat förslag till åtgärder och styrmedel även inom godstransportområdet. Utredningen har föreslagit vidare utredning av en kilometerskatt för tunga fordon samt en miljölåstbilspremie. Vi saknar en helhetssyn när det gäller godstransporterna, exempelvis incitament för transportören att välja energieffektiva fordon och åtgärder som syftar till förbättrad citylogistik och bättre planering av transporter över huvud taget.

Infrastruktur

BIL Sweden är tveksam till att utredningen föreslår att den föreslagna nationella transportplanen för åren 2014-2025 revideras med avseende på fossiloberoende fordonsflotta när man inte har föreslagit några skarpa styrmedel för godstransporterna och för kollektivtrafikresorna.

Reseavdrag

När det gäller reseavdraget beskriver utredningen ett förslag om att ta bort tidsvinstregeln och istället basera avdraget på avståndet mellan hemmet och jobbet, för att skapa ett rättvist system och en likabehandling av kollektivtrafiken, cykeln och bilen. Det är viktigt att systemet är rättvist och transparent *men* avståndet spelar en mindre roll när det gäller individens planering av sina resor i allmänhet och sina resor till och från jobbet i synnerhet. Hur lång tid det tar för mig att ta mig från A till B är viktigare än avståndet – oavsett trafikslag.

Idag subventionerar skattebetalarna kollektivtrafiken med ca 50 procent av kostnaderna. Med ett reseavdrag skulle därmed en redan subventionerad biljett få ytterligare kompensation från det allmänna, vilket kan ifrågasättas.

Vidare är reseavdragen ett viktigt verktyg för att öka rörligheten på arbetsmarknaden, men också för att minska trycket på bostadsmarknaden i tätorterna.

Om vikten av att påverka EU

Alla utredningens förslag bör ta hänsyn till de uppsatta målen och gällande regelverk inom EU och ej utgå från det svenska förslaget till fossiloberoende fordonsflotta. Detta medför bland annat att utredningens föreslagna krav gällande koldioxidutsläpp från personbilar måste omprövas.