

Motion till riksdagen 2013/14:T526

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Klimatet och bilen – politik för bilism i ett hållbart samhälle

1 Sammanfattning

Transportsektorn är långt ifrån att nå både svenska och EU-beslutade klimatmål.¹ Det finns en stor klyfta mellan uppsatta klimatmål och den utveckling som väntas av de beslut som tagits hittills. Regeringens nuvarande politik leder på sikt till mer tid bakom ratten för allt fler, trots att åtta av tio vill minska sitt bilåkande. Miljardinvesteringar i storskaliga motorvägsprojekt istället för offensiva investeringar i kollektivtrafik är en av orsakerna. Regeringens politik har också lett till en otydlighet och förvirring kring vad som egentligen är en miljöbil. Det är uppenbart att det krävs en ny regering som kan leverera en ny, modern politik som leder till en skarp kursändring för en smartare bilism.

Den största potentialen att minska biltrafiken finns i städer och tätorter. Därför fokuserar Miljöpartiet de grönas politiska styrmedel på att minska bilanvändningen i dessa områden. På landsbygd, framför allt i glesbygd, kommer bilen fortsatt att ha en avgörande roll i människors vardag. Där behöver fokus vara på att få fram energisnåla fordon och ha tillgång till förnybara drivmedel. Samtidigt finns stora möjligheter att minska den enskildes beroende av bil även på landsbygden. Exempelvis genom säkrare gång- och cykelstråk för att kunna ersätta korta bilresor med cykel eller gång och genom bättre möjligheter att åka kollektivt även på landsbygden.

För att minska klimatpåverkan från biltrafiken krävs i huvudsak tre övergripande strategier. Det handlar om att (1) minska bilåkandet och skapa ett transportsnålt samhälle, att (2) effektivisera fordonen och att (3) öka andelen förnybara drivmedel. Alla tre strategier behövs för att transportsektorn ska nå sina klimatmål. Samtidigt har de en inbördes hierarki; vi vill i första hand jobba för att minska energianvändningen, både genom effektivisering och genom ett transportsnålt samhälle som leder till ett minskat bilåkande. Det är inte möjligt att ersätta nuvarande användning av fossil bensin och diesel i bilarna med förnybara drivmedel utan effektivisering eller minskat bilåkande. Resurserna räcker helt enkelt inte till. Vi har också identifierat fyra övergri-

Fel! Okänt namn på

pande principer för biodrivmedel, bland annat med krav på klimatnytta och att biologisk mångfald inte ska hotas.

Trafikverket tydliggör i underlag till Naturvårdsverkets färdplan för ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050 att det är möjligt att nå en 80-procentig minskning av koldioxidutsläppen från inrikes transporter till 2030. Men tiden är knapp och många beslut som leder rätt måste tas inom kort. Uppbyggnaden av ett transportsnålt samhälle och energieffektivisering leder enligt Trafikverkets scenario till en minskad energianvändning med nästan 60 procent för vägtrafiken till 2030 och nästan 70 procent till 2050. Biltrafiken behöver minska med en femtedel till 2030.

Utifrån de tre strategierna har vi identifierat ett flertal politiska åtgärder som behövs för en klimatanpassad bilism. En stor del av dessa rör samhällsplanering för ett transportsnålt samhälle. Andra syftar på att få mer energieffektiva och klimatanpassade fordon, som ett system för bonus–malus, som ger bonus för snåla fordon och avgift för dem som är energislukande.

Regeringens miljöbilspolitik är under välförtjänt hårt angrepp. Bilbransch och motorjournalister har förenats i en kritik som enklast sammanfattas med att ”politikerna krånglar till miljöbilsreglerna”, som Renault uttryckte det i en reklamkampanj i vintras. Resultatet har också varit en kraftig tillbakagång för försäljning av fordon som kör på förnybara drivmedel.

Första halvan av denna motion beskriver läget och problemen. I den andra delen lägger vi fram en rad förslag på åtgärder för att vända utvecklingen i rätt riktning. Miljöpartiet presenterar klimatmässigt effektiva och långsiktiga lösningar. Med denna politik tar vi ett helhetsgrepp kring en klimatanpassad bilism som tydliggör skillnad mellan transporter i stad och land. Det är en politik som både visar på både behovet av och åtgärder för en samhällsomställning, en modernisering av bilarna i sig och mer förnybara drivmedel.

2 Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	1
2	Innehållsförteckning.....	3
3	Förslag till riksdagsbeslut	5
4	Inledning	9
5	Regeringens misslyckade bilpolitik	9
5.1	... missar klimatmålen för transporterna.....	9
5.2	... sänder otydliga signaler till den som köper eller producerar en bil..	10
5.3	... ger fler och fler fossila ”miljöbilar”	10
5.4	... ger miljarder till motorvägar i våra städer istället för kollektivtrafik.....	11
5.5	... bygger ett samhälle som innebär mer tid bakom ratten.....	11
6	Trender och omvärldsanalys	11
6.1	Resandet med bil idag	11
6.2	Vägtrafikens klimatpåverkan	12
6.3	Andel förnybara drivmedel ökar för långsamt	12
6.4	Bilparkens sammansättning.....	13
6.5	Energianvändning i vägtrafiken	14
6.6	Peak car?	14
7	Målbild.....	15
7.1	Helhetssyn för transportsektorn	15
7.2	Bilens roll i ett framtida klimatanpassat samhälle.....	16
8	Positiva exempel	16
8.1	Skarpa krav på fordon – Kalifornien.....	16
8.2	Lokalt inflytande gav parkeringsfria gator – Vauban, Freiburg	17
8.3	Samordnad samåkning – Tolg, utanför Växjö.....	17
8.4	Resfria möten – Telia Sonera	17
9	Tre strategier för att nå klimatmålen	18
9.1	Strategi 1: Att minska bilåkandet genom ett transportsnålt samhälle ...	19
9.2	Strategi 2: Att minska energianvändningen	20
9.3	Strategi 3: Att minska det fossila och ställa om till förnybart	21
9.4	Fyra principer för biodrivmedel	23
9.5	Bedömning av potential för bioenergi i Sverige.....	24
9.6	El som drivmedel	25
10	Förslag för mer klimatanpassad biltrafik.....	26
10.1	Generella och övergripande styrmedel.....	26
10.1.1	Klimatpolitiskt ramverk	26
10.1.2	Koldioxidskatt som styr mot klimatmålen	26
10.1.3	Utjämnad energiskatt för bensin och diesel.....	27
10.1.4	Krav på att offentliga aktörer ska gå före.....	27
11	Att minska bilåkandet genom ett transportsnålt samhälle	28
11.1	Övergripande.....	28
11.1.1	Målbild för ett klimatsmart transportsystem	28
11.1.2	Samhällsplanering för ett transportsnålt samhälle.....	28
11.1.3	Mer lokal handel	29
11.1.4	Reformera systemet med reseavdrag.....	30

Fel! Okänt namn på

11.1.5	Delfinansiering av klimatsatsningar enligt Klokt-modellen....	30
11.1.6	Ge Trafikverket sektorsansvar för miljöarbete	31
11.2	Främst i och mellan städer och tätorter.....	31
11.2.1	Kommunala planer för minskad biltrafik	31
11.2.2	Trängselskatter – inför lokalt självbestämmande	31
11.2.3	Parkeringspolitik som styr mot minskad klimatpåverkan....	32
11.2.4	Tillåt att ta ut p-avgift på privat mark.....	32
11.2.5	Utökad kontroll och skärpning av förmånsbeskattning av p-platser.....	32
11.2.6	Möjliggör marknadsbaserade p-avgifter.....	32
11.2.7	Parkeringsnormer som klimatredskap på kommunal nivå....	33
11.2.8	Parkeringsplats ska inte kunna subventioneras via hyran....	33
11.2.9	Möjlighet att prioritera bebyggelse i kollektivtrafikstråk i tätortsnära landsbygd.....	33
11.2.10	Miljözoner även för personbilar	34
11.2.11	Statliga satsningar på klimatsmarta alternativ till bilen	34
11.2.12	Reformpaket för fler bilpooler.....	35
11.2.13	Sänkta hastigheter på vägarna	36
11.3	Främst i landsbygd/glesbygd	37
11.3.1	Utveckla kollektivtrafiken	37
11.3.2	Förbättra möjligheterna att cykla på landsbygden.....	37
11.3.3	Underlätta för distansarbete genom bredbandsutbyggnad	38
11.3.4	Förbättra möjligheterna för samåkning	38
12	Att energieffektivisera.....	38
12.1	Produktion av bilar	38
12.1.1	Skärpta krav på EU-nivå	38
12.1.2	Stopp för försäljning av fossilbilar	39
12.2	Inköp	39
12.2.1	Bonus–malus	39
12.2.2	Koldioxidrelaterad förmånsbeskattning av bilar samt höjd drivmedelsförmån.....	40
12.3	Användning	40
12.3.1	Krav på system för hastighetsefterlevnad i alla nya fordon..	40
13	Att minska det fossila och ställa om till förnybart.....	41
13.1	Generellt och övergripande	41
13.1.1	En sammanhållen strategi för förnybara råvaror	41
13.2	Produktion av drivmedel	41
13.2.1	Stöd till förnybara drivmedel.....	41
13.2.2	Metanreduceringsstöd och statlig lånegaranti för biogasproduktion	43
13.3	Infrastruktur.....	43
13.3.1	Klokt-stöd som delfinansiering för infrastruktur för förnybart..	43
13.3.2	Pumpstöd.....	43
13.4	Användning	43
	Kvotplikt	43
13.4.1	Skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel	44
13.4.2	Konverteringspremie	45

Fel! Okänt namn på

Fel! Okänt namn på

3 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett klimatpolitiskt ramverk.¹
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en höjning av koldioxidskatten.²
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en höjning av energiskatten på diesel så att bensin och diesel på sikt har samma energibesättning.²
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förvaltningsmyndigheter under regeringen ska ha resepolicyer med mål om minskad användning av privat bil i tjänst och krav på regelbunden uppföljning.³
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att länsstyrelserna bör ges en starkare roll för samordning av samhälls- och transportplanering mellan kommuner.⁴
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att plan- och bygglagen ska kompletteras med en skrivning i portalparagrafen som gör det tydligt att denna lag ska tillämpas så att de nationella miljö kvalitetsmålen bäst kan tillgodoses.⁴
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska göra trafikkonsekvensbeskrivningar för detaljplaner som kan ha stor påverkan på trafikens utveckling.⁴
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett kunskapsprogram om samhällsplanering och miljömålen med syfte att stärka kunskaperna om hur lokal eller regional samhällsplanering kan bidra till att miljömålen nås.⁴
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett femårigt moratorium för nybyggnation av externa köpcentrum bör införas parallellt med en ändring av lagstiftningen så att utvecklingen av handelsetableringar blir långsiktigt hållbar.⁴
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat system för reseavdrag.²
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bättre kontroll av användningen av reseavdraget med syfte att minska fusket.²
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett stöd enligt den s.k. Klokt-modellen för lokala klimatinvesteringar.¹
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket åter ska få sektorsansvar för att jobba med miljöfrågor.

Fel! Okänt namn på

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör omfördela pengar i den nationella planen till förmån för åtgärder som påverkar transportbehovet (steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen).
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett obligatoriskt krav på stadsmiljöplan för minskad biltrafik för större kommuner, i likhet med den franska utformningen.
16. Riksdagen begär att regeringen lägger fram ett lagförslag med innebörden att regional/lokal nivå ska kunna ta beslut om trängselskattesystemet och användningen av dess intäkter.²
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska ges möjlighet att ta ut en avgift av fastighetsägare för parkering, enligt brittisk eller australisk modell.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utökad kontroll och skärpning av förmånsbeskattning av fri parkeringsplats.²
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagen bör omformuleras så att det blir tydligt att kommunerna får tillämpa marknadsanpassade och miljöstyrande p-avgifter.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att plan- och bygglagen bör förtydligas så att det blir tydligt att p-normerna ska användas inte bara för att ordna den lokala trafiksituationen utan också för att bidra till att miljö kvalitetsmålen och de trafikpolitiska målen nås.⁴
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kostnaden för boendeparkering inte ska kunna subventioneras via hyran, utan ska tas ut som en avgift av användarna.⁴
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att plan- och bygglagen bör ändras så att de kommuner som så önskar ska kunna begränsa nytillkommande bebyggelse med hänvisning till tillgång på kollektivtrafik.⁴
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast möjliggöra för kommuner att införa miljözoner där användningen av personbilar och lätta lastbilar med höga hälsovådliga utsläpp regleras, liksom miljözoner där endast avgasfria och lågbullrande fordon tillåts.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på klimatsmarta transporter på närmare 100 miljarder kronor utöver regeringens budget fram till 2025, inklusive investeringar i och ökat underhåll av järnväg, statlig delfinansiering av spårväg och tunnelbana samt cykelsatsning.
25. Riksdagen begär att regeringen ställer klimatkrav på statlig finansiering och medfinansiering av infrastruktur.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör agera så att en kommun får möjlighet att reservera parkering för en bilpool även på gatumark.

Fel! Okänt namn på

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge lämpliga myndigheter i uppdrag att se hur de skulle kunna upphandla en extern bilpoolsleverantör för myndighetens behov av biltransporter dagtid, med möjlighet för allmänheten att nyttja bilpoolen kvällstid, nattetid och helger.³
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att köp av bilpoolstjänst bör betraktas som en transporttjänst med 6 procents moms, i likhet med kollektivtrafik och taxi.²
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att revidera hastighetssystemet med fokus på att minska energianvändningen och klimatpåverkan, i ett första steg genom att sänka bashastigheten i tätort till 30 km/h.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en särskild pott på 9 miljarder kronor för regionala banor 2014–2025.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga cykelbanor i anslutning till två-plus-ett-vägar.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten har ett tydligt ansvar för en bredbandsutbyggnad, för att skapa en levande landsbygd och för att kunna minska bilåkandet även i glesbygd.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett stöd för att sprida mobilsamåkning till flera ställen runt om i Sverige.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör driva på för att EU ska skärpa sina utsläppskrav på bilproducenterna.¹
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör driva frågan om ett slutligt datum för när bilar som enbart går på fossila drivmedel kan säljas på EU-nivå, lämpligen med slutår 2020.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skynda på omställningen av den svenska bilparken genom ett s.k. bonus–malus-system, där bilar som släpper ut lite fossil koldioxid får en bonus som bekostas av bilar som släpper ut mycket koldioxid.¹
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fasa ut regeringens fordonsskattebefrielse för miljöbilar i samband med införande av ett bonus–malus-system.²
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ersätta dagens miljöbilsdefinition med den främsta kategorin/de främsta kategorierna i ett framtida bonus–malus-system.¹
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett nytt system för beskattning av förmånsbilar som utgår från bilens koldioxidutsläpp och successiva skärpningar.²

Fel! Okänt namn på

40. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en värdering av förmånsvärdet för fritt drivmedel till två gånger bränslepriset.²
41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på att personbilar har system för hastighetsefterlevnad fr.o.m. 2015.
42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en sammanhållen strategi för förnybara råvaror, som även inkluderar berörda branscher.¹
43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av ett stödsystem för industriell framställning av andra generationens biobränsle i form av en sorts pridförsäkring.⁵
44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omgående införa ett s.k. metanreduceringsstöd.¹
45. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett särskilt mackstöd för att intensifiera utbyggnaden av infrastruktur för biogasfordon.
46. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i samband med införandet av kvotplikt bör säkerställa biodrivmedlens klimatnytta genom att 1) i första hand ställa krav på att de biodrivmedel som ingår ska ha en klimateffektivitet på minst 50 procent (i enlighet med de EU-riktlinjer som träder i kraft först 2017) eller 2) i andra hand vidhålla kravet på att etanolen ska vara "ren" (dvs. odenaturerad) fram till EU:s skarpare regler träder i kraft.³
47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att höginblandning av hydrerade vegetabiliska oljor (HVO) bör få skattebefrielse, i likhet med andra biodrivmedel.²
48. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en konverteringspremie för byte från bensin till etanol-biogas-hybriddrift i personbil.¹

¹ Yrkandena 1, 12, 34, 36, 38, 42, 44 och 48 hänvisade till MJU.

² Yrkandena 2, 3, 10, 11, 16, 18, 28, 37, 39, 40 och 47 hänvisade till SkU.

³ Yrkandena 4, 27 och 46 hänvisade till FiU.

⁴ Yrkandena 5–9 och 20–22 hänvisade till CU.

Fel! Okänt namn på

⁵ Yrkande 43 hänvisat till NU.

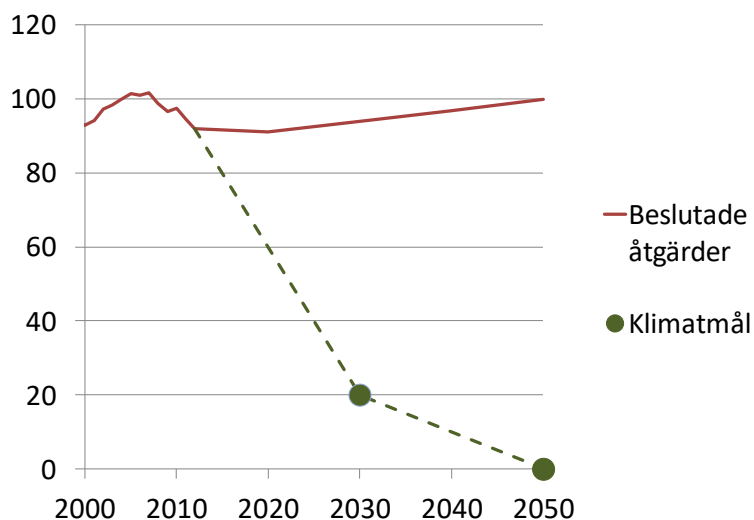
4 Inledning

Det finns stor anledning att titta närmare på lösningar för en klimatanpassad bilism. Utsläpp från inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp, och av dessa utsläpp står vägtrafiken en dominerande del. Personbilstrafiken står i sin tur för majoriteten av vägtrafikens utsläpp. Minskad klimatpåverkan från biltrafiken är alltså nödvändigt för att vi ska kunna nå ett klimatanpassat samhälle. Samtidigt blir ökande utsläpp från lastbilstrafiken ett allt större problem. Även flygtrafik och sjöfarten står inför stora utmaningar att minska sina utsläpp. I denna motion har vi dock valt att fokusera på klimatutsläpp från personbilar.

5 Regeringens misslyckade bilpolitik ...

5.1 ... missar klimatmålen för transporterna

Trafikverket har tydligt redovisat hur långt transportsektorn är ifrån att nå både svenska och EU-beslutade klimatmål.ⁱⁱ Det finns en stor klyfta mellan uppsatta klimatmål och den utveckling som väntas av de beslut som tagits hittills. Detta illustreras i figur 1. I figuren består det svenska målet för 2030 av Trafikverkets tolkning av regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta, med en 80-procentig minskning av fossil energi till vägtransporter jämfört med 2004. Med regeringens nuvarande politik kommer utsläppen från transporterna vara fyra-fem gånger större år 2030, jämfört med målet om en fossiloberoende fordonsflotta.



Figur 1: Transportsektorns koldioxidutsläpp med beslutade åtgärderⁱⁱⁱ

Fel! Okänt namn

5.2 ... sänder otydliga signaler till den som köper eller producerar en bil

Under de sju år regeringen varit vid makten har den gett otydliga signaler om vilka villkor som gäller för bilar och drivmedel. Styrmedlen har kommit och gått och ändrats över tiden. Målen har varit otydligt formulerade och svåra för företag, industri och konsumenter att förstå. Det gäller till exempel målet om en fossiloberoende fordonsflotta, vars exakta innebörd fortfarande är oklar. Nu har regeringen tillsatt en utredning som ska definiera målet, som ska presenteras under hösten 2013. Det är fyra år efter att den långsiktiga prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta beslutades i mars 2009^{iv}. Samtidigt har regeringen tagit bort flera skarpa krav på koldioxidminskningar från transporter. Regeringens besked om skatter för biodrivmedel har varit kortsiktiga och levererats alldeles för sent för att skapa den långsiktighet som behövs för den som ska producera eller köpa en bil med bättre miljöprestanda. Regeringens största flaggskepp i detta sammanhang – ”supermiljöbilspremien” – har enbart påverkat på marginalen och missar helt till att styra mot minskade inköp av bilar med störst miljöpåverkan. Miljöpartiet anser att politiken ska bygga på en grundlig analys för att kunna vara stabil, långsiktig och förutsägbar. Så är det inte i dag.

5.3 ... ger fler och fler fossila ”miljöbilar”

I januari 2013 trädde alliansens nya miljöbilsdefinition i kraft. Den är exempel på hur regeringen duckar för att ställa raka krav på att utsläppen från framtidens bilar ska minska. Ett illustrativt exempel är att en jätte-SUV från Bentley klassas som miljöbil, trots sina utsläpp av 130 gram koldioxid per kilometer. Detta beror på att alliansregeringens nya regelverk tillåter tunga bilar att släppa ut mer koldioxid än lätta bilar. En tung, fossilbränsle driven och energislukande bil kan alltså klassas som miljöbil, stick i stäv med alla ambitioner om att sänka utsläppen och göra oss fria från fossila bränslen. Det bestraffar effektivare, bränslesnåla fordon. Och det skapar ännu större förvirring kring vad som egentligen är en ”miljöbil”.

Under de sju år som alliansen styrt Sverige har andelen bilar som kan köras på etanol eller biogas sjunkit till bara några få procent av de miljöbilar som säljs. Istället gör regeringens politik att de miljöbilar som säljs nu utgörs nästan helt av dieslbilar, som i sin tur bidrar till att luften i flera av våra städer är hälsovådlig och inte klarar miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Det är inte hållbart. Varken för klimatet eller om vi vill ha städer där vi kan andas frisk luft.

5.4 ... ger miljarder till motorvägar i våra städer istället för kollektivtrafik

Dagens infrastrukturplanering är inkonsekvent och bygger på motstridiga antaganden och målsättningar. Lönsamheten för många vägar bygger exempelvis på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som är svåra att förena med klimatmålen.^v Ett sådant exempel är Förbifart Stockholm, ett motorvägsbygge till en kostnad av trettio miljarder kronor. Med räntor inräknat landar summan på mellan 45 och 60 miljarder kronor (beroende på om man räknar i fasta eller löpande priser). Med Förbifart Stockholm kommer andelen som reser kollektivt att minska och andelen som åker bil att öka i Stockholmsregionen. Trängseln på vägarna kommer att förvärras och klimatutsläppen kommer att öka.

Om regeringen bestämde sig för att slopa motorvägsinvesteringar som försvårar möjligheten att nå klimatmålen, skulle stora resurser frigöras för satsningar på kollektivtrafiken. Det blir då en dubbel klimatvinst – genom att stryka projekt som är klimatförstörande och samtidigt ersätta dem med satsningar på verkliga klimatlösningar.

5.5 ... bygger ett samhälle som innebär mer tid bakom ratten

Miljardinvesteringar i nya motorvägar leder till mer biltrafik, ökad trängsel på vägarna och större klimatpåverkan. Detta gör att allt fler tvingas sitta längre tid i bilen i framtiden, trots att åtta av tio vill minska sitt bilresande, enligt en undersökning från OKQ8. Och detta gör regeringen i storstadsområden där behovet av bilen är minst, i stället för att lägga pengarna på kollektivtrafik och cykel som gör det möjligt för fler att minska sin dagliga användning av bil.

6 Trender och omvärldsanalys

6.1 Resandet med bil idag

I dagsläget färdas den som bor i storstad hälften så mycket i bil jämfört med den som bor i en glesbygdskommun. En storstadsbo färdas i snitt 19 kilometer per dag med bil jämfört med 41 kilometer för en som bor i glesbygdskommun.^{vi} Men det är inte bara i glesbygd som det åks mycket bil. I förortskommuner till större städer färdas man lika mycket i bil som i en glesbygdskommun.

Resandet med bil påverkas också av hur tillgång till närservice ser ut. Tyvärr håller den nära tillgängligheten till viktiga funktioner i vardagen, som livsmedelsbutik, skola och vårdcentral, på att försämrats.^{vii} Detta påverkar indirekt förutsättningarna för att gå och cykla.

Fel! Okänt namn

6.2 Vägtrafikens klimatpåverkan

Utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken minskade med cirka 3 procent under 2012 som ett resultat av energieffektivare personbilar, ökad andel biobränslen och minskad trafik.^{viii} Utsläppen från den samlade vägtrafiken är fortfarande cirka 2 procent större än vad de var 1990, inkluderas klimatpåverkan för produktion och distribution av bränslen blir siffran 8 procent. En stor del av klimatvinsterna med effektivisering och ökad andel förnybara drivmedel har ätits upp av en ökad vägtrafik de senaste tjugo åren. Framför allt har lastbilstrafiken ökat. Om vägtrafiken hade varit oförändrad mellan 1990 och 2012 skulle det ha inneburit att utsläppen skulle ha minskat med 16 procent istället för som nu ökat med 2 procent.

Personbilarnas utsläpp har sammantaget minskat med 13 procent sedan 1990 trots att trafiken har ökat med 13 procent. Förklaringen är att effekten av energieffektivisering och ökad andel förnybar energi har varit större än effekten av den ökande trafiken. Hade personbilstrafiken varit oförändrad sedan 1990 hade dess klimatpåverkande utsläpp minskat med 17 procent.

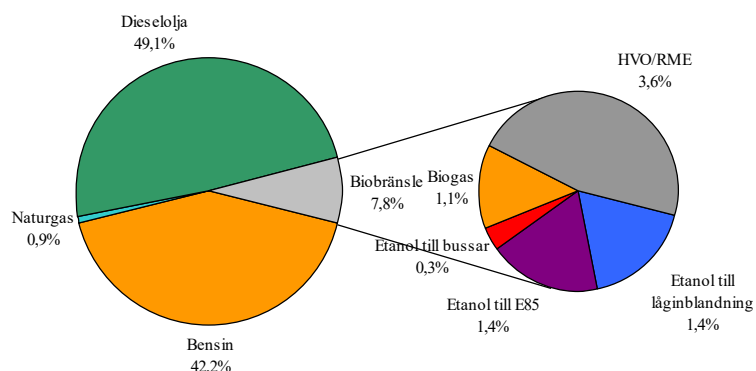
Det är en positiv utveckling att koldioxidutsläppen från vägtrafiken minskat något det senaste året. Men det går för långsamt. Och för att trenden ska hålla i sig krävs politiska beslut.

6.3 Andel förnybara drivmedel ökar för långsamt

Andelen förnybar energi inom vägtransportsektorn ökar långsamt. Under 2012 ökade andelen biodrivmedel, från 6,5 procent 2011 till 7,8 procent 2012.^{ix} I figur 1 nedan illustreras hur stor andel biodrivmedel som användes för vägtransporterna under 2012, med specifikation över olika biodrivmedel. De allra största bidragen består i dagsläget av hydrerade växtoljor (HVO) och etanol.

Ökningen av biodrivmedel under 2012 beror till största delen på ökad inblandning av biodiesel i diesel huvudsakligen i form av HVO. Den har en stor fördel jämfört med rapsbaserat biodiesel (RME) eftersom dess sammansättning liknar den fossila dieseln och kan blandas i diesel i höga andelar. Därmed påverkas inte övriga avgasutsläpp negativt. Sammantaget ökade mängden biodiesel med 24 procent under 2012. Andelen fordonsgas ökar, till största del på personbilarna. Mängden E85 (etanol till personbilar) var under 2012 ungefär lika stor som under 2011 trots att antalet etanolbilar ökade något. Trafikverkets bedömning är att andelen E85 som tankas i etanolbilar minskade från 60 till 59 procent, vilket kan jämföras med toppnoteringen på 90 procent från 2008. En undersökning från Trafikanalys visar att bara var tredje hybridbil körs på förnybart drivmedel, som till exempel etanol och biogas.^x

Fel! Okänt namn på



Figur 1: Andel biodrivmedel inom vägtransportsektorn år 2012.

6.4 Bilparkens sammansättning

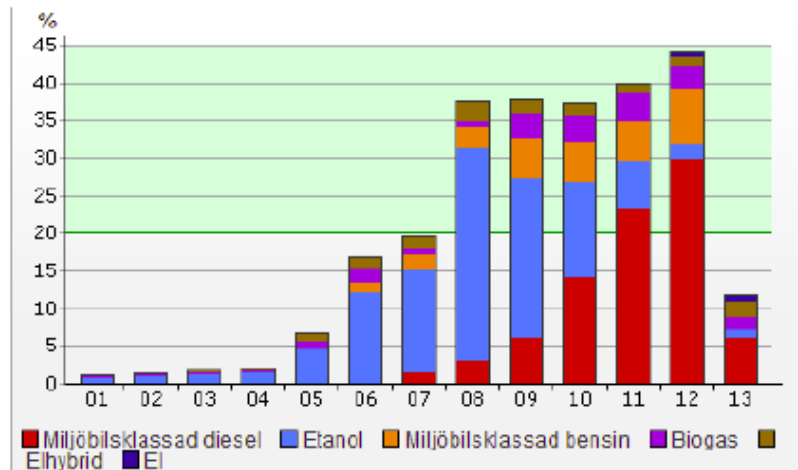
De senaste tio åren har bilparkens sammansättning förändrats på flera plan; antalet dieselbilar har ökat dramatiskt samtidigt som antalet bilar drivna med förnybara drivmedel och/eller el också har ökat, om än från låga nivåer. Antalet dieselbilar år 2003 var 200 000 stycken, idag ligger siffran på 920 000. Parallellt har antalet bensinbilar minskat. Antalet etanol/etanolhybridbilar i fordonsflottan är i dag cirka 225 000. Gasbilarna är 35 000 och antalet laddhybrider och elbilar sammantaget ungefär 25 000.^{xi} Det totala antalet personbilar ligger på nästan 4,5 miljoner.

Fram till och med 16 juli 2013 har 1 092 ”supermiljöbilar” fått ett bidrag genom regeringens premie, vilket motsvarar ungefär 0,25 promille av hela personbilsflottan.¹ En dominerande del av utbetalningarna har gjorts till företag.^{xii}

I nybilsförsäljningen har andelen bilar som definieras som miljöbilar ökat kraftigt till och med år 2012. Mer än var tredje ny bil som såldes under år 2011 klassades som miljöbil. Fem år tidigare var det bara var tjugonde.^{xiii} Andelen bilar som definieras som miljöbilar har sjunkit kraftigt sedan den nya definitionen trädde i kraft i början på 2013. Andel av de nysålda bilarna i Stockholms län som klassas som miljöbilar framgår av följande diagram:

¹ Riksdagens utredningstjänst, dnr 2013:1019.

Fel! Okänt namn på



(Uppgifterna från 2013 avser perioden t.o.m. maj). Källa: Utkast, Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm <http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1722763>.

6.5 Energianvändning i vägtrafiken

Energieffektiviteten för personbilstrafiken har förbättrats radikalt de senaste åren. Takten för effektiviseringen de senaste fem åren är historisk och det finns ingen liknande minskning sedan man började mäta bränsleförbrukning under 1970-talet.^{xiv} Nya personbilars bränsleförbrukning har minskat med 25 procent sedan 2007 och med 40 procent sedan 1990. Koldioxidutsläppen från dessa fordon minskade nästan lika mycket eller 24 procent respektive 37 procent. Totalt innebär effektiviseringen enbart under 2012 en sänkning av växthusgasutsläppen med ca 38 000 ton. Minskningen är ett resultat av energieffektivare diesel-, bensin- och etanolbilar samt ökad andel dieslbilar. Ökningen av andelen dieslbilar har både positiva och negativa konsekvenser. Den har både bidragit till en minskning av koldioxidutsläppen samtidigt som luften i städerna försämras med fler dieslbilar och fossilberoendet består. Effektiviseringen av bilflottan har också lett till att Sverige inte längre är värst i Europa genom bilar med höga utsläpp, men fortfarande ligger Sverige en bit över EU-snittet.

6.6 Peak car?

Det finns flera indikationer på att vi kan ha nått peak car, det vill säga en utveckling där bilkörning och bilinnehav mätts av. Men signalerna är inte entydiga. Personbilflottan ökar stadigt, vilket talar emot en utveckling mot peak car. Samtidigt finns en parallell utveckling där varje bil körs en kortare sträcka. De senaste fyra åren har körsträckan per personbil i Sverige stadigt

minskat.^{xv} Men det är osäkert om trenden håller i sig utan ytterligare politiska beslut.

En annan faktor som påverkar bilkörningen är hur många som tar körkort och vid vilken tidpunkt i livet. I slutet av 1980-talet tog över 60 procent av ungdomar under 20 år körkort.^{xvi} Andelen minskade snabbt under 1990-talet och har nu stabiliserats på 40 procent (undantaget körkort för moped). Andelen av befolkningen som har körkort har också minskat i åldersgrupperna 20–24 och 25–44 sedan början av 1990-talet. Mer än var femte person i gruppen 25–44 år saknar körkort jämfört med var tionde i slutet på 1980-talet. Detta är en tydlig utveckling som förstås har många olika orsaker. Urbaniseringen är en delförklaring. En annan aspekt handlar om hur bilen som frihetssymbol tycks ha förändrats. I dag kan det ligga ett större frihetsvärde i en smartphone med bra uppkoppling än att äga och köra en egen bil. En utveckling mot färre medborgare med körkort ställer också större krav på tillgänglighet utan bil.

7 Målbild

7.1 Helhetssyn för transportsektorn

För att på ett effektivt sätt nå målen med en minskad klimatpåverkan från transportsektorn krävs helhetssyn, i ett lokalt, nationellt och internationellt perspektiv. Vägtrafiken är en av de sektorer i samhället som påverkar allra flest miljömål negativt, utöver klimat till exempel genom buller, hälsofarliga utsläpp och emissioner av försurande och övergödande ämnen. Det är viktigt att lösningarna för transportsektorn leder till att vi som människor håller oss inom de planetära gränserna och att vi når samtliga miljömål. Därför krävs helhetssyn i stället för stuprörstänk. Kopplingar till andra miljö- och samhällsmål behöver få större genomslag i transportpolitiken.

Transportsektorn är internationell i sin karaktär. Sveriges fordonspark är till exempel beroende av fordonsutveckling för en bredare marknad än enbart den svenska. EU:s inre marknad försvårar nationella särkrav. Därför bidrar skarpa utsläppskrav på EU-nivå till att Sverige ska kunna minska klimatpåverkan från transporter. Handel med biomassa blir också alltmer internationell. Komplexa kopplingar finns mellan skogs- och jordbruk, markanvändning och biologisk mångfald.

Ett nationellt övergripande klimatmål bör vara en utgångspunkt för att avgöra vilket mål man ställer på transportsektorn i relation till andra sektorer. Miljöpartiet anser att det övergripande nationella klimatmålet ska vara kopplat till ett klimatpolitiskt ramverk (se motion 2012/13: MJ481 Ordning och reda i klimatpolitiken).

Detta perspektiv syftar till att åtgärder i första hand ska räcka till för att nå klimatmålen samt genomföras där de ger störst klimatnytta. Det syftar också till ordning och reda i klimatpolitiken i stället för siffertrixande, och ett sektorsansvar inom en helhetssyn i stället för ett Svarte Petter-spel mellan olika

Fel! Okänt namn på

sektorer. Miljöpartiets målsättning för transportsektorn är en minskning av koldioxidutsläppen med 80 procent till 2030.

7.2 Bilens roll i ett framtida klimatanpassat samhälle

För att klara att minska utsläppen av klimatgaser kommer bilens roll att behöva förändras jämfört med idag. I stort handlar det om att bilen inte blir förstahandsval där andra alternativ kommer att finnas, framför allt i och mellan tätorter. För de allra flesta kommer kollektivtrafik, cykel eller gång vara en självklarhet – det man väljer i vardagen i första hand. För det stora flertalet blir bilen ett transportmedel som man har tillgång till under kortare perioder och särskilda tillfällen.

Ett exempel är bilpooler, som ger möjlighet att använda bilen när den behövs som bäst, utan att för den skull äga en egen bil. Det blir också en effektivisering att fler delar på samma fordon, både i fråga om resurser och om yta i staden. Idag står privat ägda bilar stilla ungefär 96 procent av sin livstid.^{xvii}

De flesta städer skulle kunna få en mer levande och mänsklig stadsmiljö med fler bilfria områden och zoner. På så sätt kan en allt större del av staden fungera på andra villkor än bilens. Det blir tystare, renare luft och mer utrymme för såväl uteserveringar som lekplatser. Vi ser att bilfria delar av staden därför har vinster i dubbel bemärkelse, både för klimat och för alla de människor som bor och vistas i städer. Detta är främst en kommunal fråga, men staten kan och bör bidra med stöd till klimatanpassad samhällsplanering (se vidare i Miljöpartiets budgetmotion för 2014).

Den största potentialen att minska biltrafiken finns i städer och tätorter. Därför fokuserar Miljöpartiets politiska styrmedel på att minska bilanvändningen i dessa områden. På landsbygd, framförallt i glesbygd, kommer bilen fortsatt att ha en avgörande roll i människors vardag. Där behöver fokus vara på att få fram energisnåla fordon och tillgång till förnybara drivmedel. Samtidigt finns stora möjligheter att minska den enskildes beroende av bil även på landsbygden, exempelvis genom säkrare gång- och cykelstråk för att kunna ersätta korta bilresor med cykel eller gång och genom bättre möjligheter att åka kollektivt även på landsbygden. Andra viktiga faktorer är tillgång till service, distansarbete och system av samåkning.

8 Positiva exempel

8.1 Skarpa krav på fordon – Kalifornien

I början av 2012 klubbades stränga miljökrav på bilar igenom ännu en gång i Kalifornien.^{xviii} År 2018 måste nu bilbolagen erbjuda fler alternativ till traditionella bensinbilar, olika lösningar som el, hybrid och bränsleceller. Senast 2025 ska 15 procent av alla nybilar vara elbilar, bränslecellsbilar eller laddhybrider. Snittförbrukningen ska vara ca 96 gram CO₂ per km för bensin,^{xix}

att jämföra med EU:s mål på 95 g/km till 2025. Målsättningen är att utsläppen av växthusgaser ska minska med 34 procent till 2025.^{xx} Kalifornien har också beslutat att oljebolagen ska förse delstaten med laddstationer. Om de inte självmant accepterar detta, väntar tvångsåtgärder i samma ögonblick som “nollutsläpps-bilarna” når ett visst antal.

8.2 Lokalt inflytande gav parkeringsfria gator – Vauban, Freiburg

I stadsdelen Vauban i den sydtyska staden Freiburg äger bara 15 procent av invånarna en personbil. Motsvarande siffra för andra tyska städer är 45 procent. Anledningen till denna låga siffra är flera. En central idé är att skapa en stad med korta avstånd, att service, dagis och arbetsplatser ska finnas inom cykel- och gångavstånd. Därför har man också sedan länge ett etableringsstopp för externa köpcentra, vilket gynnar lokal handel och ger bra förutsättningar för kollektivtrafik, cykel och gång. Äger man en bil måste man parkera den i något av de två garage som finns i utkanten av stadsdelen. Parkeringsplatsen får bilägare köpa för dess faktiska kostnad, ungefär 200 000 kronor. Det leder till att de hushåll som väljer att leva utan bil får lägre månadshyra, då parkeringskostnaden vanligtvis slås ut även på bilfria hushåll. Utsläppen av växthusgaser uppskattas till 60 procent lägre i Vauban jämfört med andra motsvarande stadsdelar.

8.3 Samordnad samåkning – Tolg, utanför Växjö

I den lilla byn Tolg tre mil utanför Växjö har ett samordnat system för samåkning växt fram, så kallad mobilsamåkning. Initiativet kommer från byborna själva. Mobilsamåkning blev utsett till ”Årets landsbygdsinnovation 2011”. Samåkningen har blivit en succé på flera plan. Socknens 550 invånare har samåkt en sträcka på 43 000 km under en period av två år – mer än ett varv runt jorden. Koldioxidutsläppen har uppskattningsvis sänkts med 7,7 ton. Och inte minst, folk i byn har lärt känna varandra bättre vilket skapat ökad gemenskap och trygghet. Systemet har också gett ökad rörelsefrihet för byborna och ekonomisk vinning både för passagerare och för chaufförer. I slutet av 2012 startade mobilsamåkning även på Adelsö strax utanför Stockholm.

8.4 Resfria möten – Telia Sonera

Telia Sonera har arbetat aktivt för att minska koldioxidutsläppen från det egna resandet och kunde bryta en lång ökningstrend och minska sina tjänsteresor med flyg under perioden 2001–2007 med 56 procent (35 procent per anställd). Resandet med tjänstebil, hyrbil och taxiresandet minskade med omkring 50 procent. Detta ledde till att de reserelaterade kostnaderna minskade

Fel! Okänt namn på

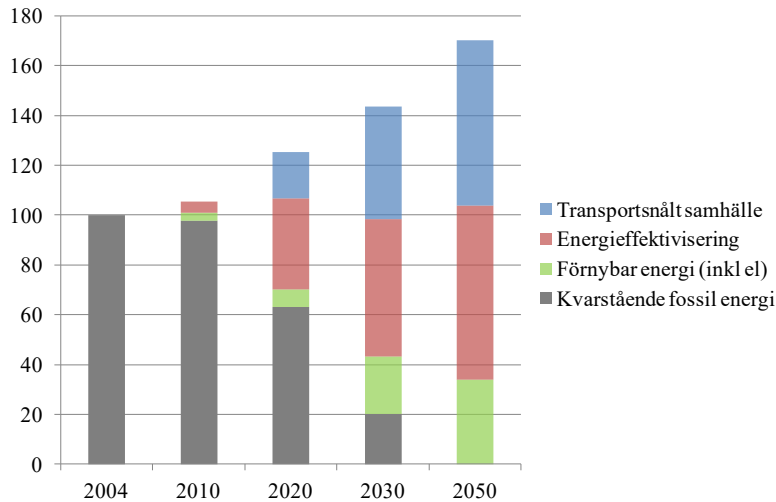
med 130 miljoner kronor. Under samma period ökade användningen av telefonkonferenser med nära 200 procent per anställd.

9 Tre strategier för att nå klimatmålen

För att minska klimatpåverkan från biltrafiken krävs i huvudsak tre övergripande strategier. Det handlar om att (1) minska bilåkandet och skapa ett transportsnålt samhälle, att (2) effektivisera fordonen och att (3) öka andelen förnybara drivmedel. Alla tre strategier behövs för att transporter ska nå klimatmålen. Samtidigt har de en inbördes hierarki; vi vill i första hand jobba för att minska energianvändningen, både genom effektivisering och genom ett transportsnålt samhälle som leder till ett minskat bilåkande. Det är inte möjligt att ersätta all den användning vi har av fossil bensin och diesel i bilarna med förnybara drivmedel utan effektivisering eller minskat bilåkande. Resurserna räcker helt enkelt inte till.

Trafikverket tydliggör i underlag till Färdplan 2050 att det är möjligt att nå en 80-procentig minskning av koldioxidutsläppen från inrikes transporter till 2030. Men tiden är knapp och många beslut som leder rätt måste tas inom kort. Ett transportsnålt samhälle och energieffektivisering kan enligt Trafikverkets scenario leda en minskad energianvändning med nästan 60 procent för vägtrafiken till 2030 och nästan 70 procent till 2050. Av den energi som tillförs år 2030 är nästan hälften fortfarande från fossil energi.

Figur 2 visar att utan ytterligare åtgärder förväntas vägtrafikens koldioxidutsläpp öka med ungefär 60 procent till 2050. Men det går bryta denna utveckling. På kort sikt ligger den största potentialen på energieffektivisering. Potentialen för ett minskade utsläpp genom transportsnålt samhälle ökar successivt. År 2050 är bidragen från energieffektivisering och transportsnålt samhälle nästan lika stora. På samma sätt ökar bidraget från förnybar energi successivt, om än konsekvent på en lägre nivå.



Figur 2: Vägtrafikens användning av fossil energi med och utan åtgärder och styrmedel i scenario 1, index 2004 = 100. Hela staplar motsvarar utvecklingen utan åtgärder och styrmedel. Det gråa i staplarna motsvarar utvecklingen efter åtgärder och styrmedel. Av staplarna kan man även se hur stor del av minskningen som åstadkoms av var och en av de tre strategierna.

9.1 Strategi 1: Att minska bilåkandet genom ett transportsnålt samhälle

Många bilister vill minska sitt bilåkande. Miljöpartiet presenterar en politik som gör det möjligt att minska tiden bakom ratten. Ett minskat bilåkande handlar både om att flytta över fler resor till kollektivtrafik, cykel och gång och om att planera våra samhällen på ett bättre sätt, så att det vi behöver i vardagen finns nära. Affär, dagis och arbete ska gärna finnas inom gång- eller cykelavstånd. De flesta bilresor som sker idag är väldigt korta och genomförs i tätbebyggda områden. Dessa bilresor behöver i stor utsträckning bytas mot mer hållbara alternativ. Det kräver också en aktiv politik som gör det mindre fördelaktigt att ha eller köra bil i staden, till exempel genom tydlig prioritering av kollektivtrafik, cykel och gång i gaturummet, marknadsmässiga parkeringsavgifter eller genom införande av trängselavgifter. Städerna blir mindre bullriga, tryggare och renare och yta frigörs till exempel till bostäder och lokaler. Minskat bilåkande handlar också om att möjliggöra användning av bil när det verkligen behövs, utan att nödvändigtvis äga en egen bil. Här har till exempel bilpooler en nyckelroll.

För att nå klimatmålen krävs ett minskat bilåkande. Det bidrar dessutom till att minska trängsel, öka stadens attraktivitet, förbättra hälsan, minska sociala klyftor, öka trygghet samt minska kostnader i form av gator, vägar och vatten- och avloppssystem.

Biltrafiken behöver minska med 20 procent till 2030 för att vi ska nå klimatmålen, enligt Trafikverkets bedömning.^{xxi} Framför allt ligger minskningen på korta bilresor, arbetsresor och för dem som bor i storstäder eller mellanreg-

Fel! Okänt namn på

ioner. Minskningen är 25 procent i storstäder och 13 procent i glesbygd. Självare resandet ligger på ungefär samma nivå som 2011, men man reser mycket mer med kollektivtrafik, cykel och gång än tidigare.

Ett mer transportsnålt samhälle är en avgörande förutsättning för ett minskat bilåkande. Det innebär en ny inriktning i utvecklingen av samhället och transportsystemet. Trafikverkets definition av ett transportsnålt samhälle (persontransporter):

Ett transportsnålt samhälle innebär ett samhälle och ett transportsystem där den egna bilen har en minskad roll som transportmedel, och tillgängligheten i större grad löses genom effektiv kollektivtrafik samt förbättrade möjligheter att gå och cykla. Där det är möjligt flyttas också inrikes och kortare utrikes resor från flyg till järnväg.

Tabell 1 beskriver de olika åtgärdernas potential för att minska biltrafiken. Störst potential på både kort och lång sikt ligger på höjda bränsleskatter och stadsplanering för minskat bilresande. Även förbättrad kollektivtrafik har stor potential. För att nå målet krävs självfallet åtgärder på alla plan – både med större och med lägre potential.

Tabell 1: Minskad trafik tillväxt för personbil jämfört med den prognos som rådde 2011

	Potential till 2030 (reduktion av trafikökning)	Potential till 2050 (reduktion av trafikökning)
Stadsplanering för minskat bilresande ^{xxii}	-10 %	-15 %
Förbättrad kollektivtrafik (för-dubbling) ^{xxiii}	-6 %	-10 %
Satsning på cykel- och gångtrafik ^{xxiv}	-2 %	-3 %
Bilpool ^{xxv}	-5 %	-7 %
Resfritt och e-handel ^{xxvi}	-3 %	-4 %
Trängselskatt, parkeringspolicy och avgifter ^{xxvii}	-5 %	-6 %
Lägre skyltad hastighet ^{xxviii}	-3 %	-3 %
Bränsleskatt (bränslepris + 50 %) ^{xxix}	-15 %	-15 %
Totalt minskad trafik tillväxt jämfört med BAU 2030 respektive 2050^{xxx}	-40 %	-48 %
Trafikförändring jämfört med 2011	-19%	-19 %

9.2 Strategi 2: Att minska energianvändningen

Energieffektivisering är avgörande för att nå transporternas klimatmål. Det finns stor potential att energieffektivisera bilflottan. Detta pågår redan. Trafikverket räknar med en effektivisering av bilflottan med närmare 60 procent till 2030.^{xxxi} Ett bonus-malus-system, där bonus ges till energieffektiva for-

don och avgift läggs på energislukande fordon, är ett viktigt redskap. Elmotorn, som är mycket mer energieffektiv än förbränningsmotorn, kommer att vara avgörande för att nå de effektiviseringsmål som är nödvändiga.

Trafikverket räknar i sitt underlag till Färdplan 2050 med att teknikutveckling ger ett stort bidrag i att minska både energianvändning och klimatpåverkan till 2030. Ett av de styrmedel som ger denna effekt i scenariot är en successiv skärpning av kraven i EU:s regelverk för koldioxidutsläpp för nya personbilar till 2030. De skärpta EU-kraven driver fram elektrifiering av nya personbilar, så att drygt en tiondel av nya personbilar är eldrivna år 2020 och nästan hälften år 2030. För personbilsparken som helhet är cirka 3 procent eldrivna år 2020 respektive drygt 20 procent år 2030 (se tabell 2). Som en följd av ökningen minskar kostnaden för till exempel batterier. Ändå behöver man köra 5 000 till 10 000 mil innan man kan räkna hem det högre inköpspriset. Detta leder i sin tur till en utveckling där allt färre äger en egen bil. Det blir allt vanligare att dela bil, exempelvis genom en bilpool.

Tabell 2: Minskad energianvändning per utfört transportarbete genom teknisk utveckling, jämförelse mot 2006

	2020	2030	2050
Fordon			
Personbil (endast förbränningsmotor) ^{xxxii}	34 % (32 %)	57 % (50 %)	70 % (53 %)
Andel eldrift	3 %	21 %	60 %
Distributionslastbil och stadsbuss ^{xxxiii}	17 %	60 %	60 %
Andel eldrift		100 %	100 %
Fjärrlastbil och landsvägsbuss (endast förbränningsmotor) ^{xxxiv}	11 %	24 %	47 % (40 %)
Andel eldrift			25 %
Övrig effektivisering (sparsam körning, lägre hastigheter) ^{xxxv}	8 %	15 %	15 %

9.3 Strategi 3: Att minska det fossila och ställa om till förnybart

Miljöpartiet vill avveckla användningen av fossila drivmedel. På sikt handlar det om en hundraprocentig övergång till förnybara drivmedel som möjliggörs genom en total minskad energianvändning i transportsektorn. Vi är medvetna om att det inte finns någon perfekt lösning på drivmedelsfrågan. Alla resurser har en begränsning, det gäller biodrivmedel såväl som tillgång på metaller för tillverkning av batterier. Helt klart är ändå att det behövs styrning mot mindre användning av fossila drivmedel, bland annat genom mer energisnåla bilar och mot större andel förnybara drivmedel (inklusive eldrift). Och att enbart teknikutveckling inte löser transporterens klimatpåverkan.

Nybilförsäljningen av etanol- och gasbilar har minskat. Trots detta ökar andelen förnybar energi i vägtrafiken långsamt, framför allt genom ökad

Fel! Okänt namn på

andel låginblandning av biodiesel i diesel. Samtidigt finns ett strukturellt problem med att enbart satsa på ökad låginblandning. På längre sikt hindrar det en fullskalig övergång till förnybara drivmedel, eftersom man låser in sig i den befintliga tekniken, och utvecklingen av helt förnybart drivna fordon riskerar att avstanna.

I Trafikverkets underlag till Färdplan 2050 räknar myndigheten med att höga oljepriser och krav på att minska klimatpåverkan från transportsektorn är drivande för att byta ut fossila drivmedel mot förnybara fram till 2030. Till vägtransporterna används 15 TWh fossil energi, 14 TWh biodrivmedel och 4 TWh el. Av biodrivmedlen går 6 TWh till personbilar och lätta lastbilar (se tabell 3). Att inte mer biodrivmedel används i Trafikverkets scenario år 2030 beror på att Sverige exporterar biodrivmedel och att biodrivmedel behövs för andra transportslag (till exempel sjöfart).

Produktionen av biodrivmedel i Trafikverkets scenario sker på ett hållbart sätt tack vare successiv skärpning av kraven i EU:s förnybarhetsdirektiv. Genom ett transportsnålt samhälle och energieffektivisering kan användningen av biodrivmedel hållas nere, så att det blir en god balans mellan matproduktion och produktion av biodrivmedel. Samtidigt har ramar bestämts för hur stor areal som får användas till biodrivmedelsproduktion.

För att nå denna målbild för förnybar energi och energiförsörjning i transportsektorn krävs att ett antal faktorer för biodrivmedel utvecklas gynnsamt, enligt Trafikverket. Det handlar till exempel om kostnad för produktion och distribution samt råvarutillgång liksom teknikutveckling (både för fordon och processtekniker), möjlighet till import och utvecklingen av styrmedel. Trafikverket menar också att det krävs en långsiktig politik baserad på en nationell strategi och handlingsplan. Investeringar i produktion av biodrivmedel är långsiktiga och kommer att ligga på en låg nivå om den nationella ambitionen är otydlig och styrmedlen otillräckliga.

Tabell 3: Energiförsörjning inrikes transporter, med fokus på vägtrafik (TWh)

	2004	2008	2020	2030	2050
Vägtrafik	76,6	78,0	53,5	32,9	26,1
Bensin (exkl etanol)	46,6	40,8	14,7	4,4	0,0
Låginblandad etanol	1,3	1,3	1,1	0,5	0,0
Ren etanol (E85, ED95)	0,2	1,1	1,1	1,0	0,5
Diesel (exkl biodiesel)	28,2	33,1	32,6	10,4	0,0
Biodiesel (FAME, HVO och FT)	0,1	1,1	1,7	5,5	7,0
DME	0,0	0,0	1,0	2,0	2,0
Naturgas	0,2	0,3	0,0	0,0	0,0
Biogas	0,1	0,3	1,2	5,0	6,2
El	0,0	0,0	0,3	4,0	10,3
Totalt inrikes transporter	83,8	84,8	59,6	39,1	32,0

	2004	2008	2020	2030	2050
Varav fossilt	79,9	78,5	50,2	17,2	0,0
Varav biobränsle	1,7	3,9	6,3	14,6	18,1
Varav el	2,3	2,5	3,0	7,3	13,8
Varav skärmsegel	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

9.4 Fyra principer för biodrivmedel

I en värld med tilltagande konkurrens om biomassa finns en uppenbar risk för målkonflikter. Vi ska klara klimatet. Vi ska hejda förlusten av biologisk mångfald. Livsmedelsförsörjningen ska klaras. Användningen av råvara från jordbruk eller skog till transportsektorn behöver hålla sig inom dessa ramar, och dessutom klara hållbarhetskriterier. Transportarbetet behöver hålla sig inom dessa ramar. För att användningen av förnybara drivmedel ska leda till reell miljönytta har därför Miljöpartiet identifierat fyra övergripande principer för biodrivmedel:

- ? Biodrivmedel är en avgörande del i att klara klimatfrågan. De är en viktig pusselbit i hur vi ersätter fossila drivmedel med bättre alternativ. Trafikverket räknar exempelvis med att biodrivmedel utgör knappt hälften av energitillförseln till vägtrafiken år 2030. Samtidigt räknar myndigheten med att energibehovet för vägtrafiken minskar med mer än hälften till dess, tack vare effektivisering och transportsnålt samhälle.
- ? De biodrivmedel som används måste leda till ansenlig klimatnytta. Därför finns goda skäl att ställa klimatkrav på biodrivmedlen, liksom de fossila, så att de drivmedel med bäst klimateffekt slår igenom. Ett sätt är en klimatrelaterad beskattning, både för fossila och förnybara drivmedel.
- ? Produktion av förnybara drivmedel får inte hota den biologiska mångfalden och andra nationella miljömål. Det är därför avgörande att all typ av biodrivmedelsframställning sker med en helhetssyn där alla nationella miljömål beaktas, både i ett nationellt och internationellt perspektiv. För att nå dit krävs till exempel skärpta hänsyn till biologisk mångfald i skogsbruket i Sverige.
- ? Produktion av råvara till biodrivmedel får ske på jordbruksmark som inte behövs för att klara livsmedelsförsörjningen. Konkurrensen om användning av mark för produktion av mat för en växande och rikare befolkning, för produktion av råvaror till industrin och för produktion av bioenergin kommer att vara stor i framtiden och det är därför viktigt att det ställs krav på hur produktionen får ske, till exempel genom strikta miljö- och hållbarhetskrav.

Generellt bör vi använda så lite energi som möjligt för att minimera all typ av miljöpåverkan. Det gäller även biodrivmedel. Ju mindre vi kan använda för att klara klimatet desto bättre. Därför måste även användning av biodrivmedel ske med bästa möjliga effektivitet. Eftersom en kraftigt ökad efterfrågan biodrivmedel innebär risker för konflikt med till exempel biologisk mångfald och

Fel! Okänt namn på

matproduktion finns anledning att vara återhållsam. Det finns också anledning att minimera användningen av biodrivmedel i fordon eftersom biomassa är en råvara som också kommer att behövas i andra sektorer, bland annat för klimatomställning.

9.5 Bedömning av potential för bioenergi i Sverige

I Sverige användes cirka 135 terawattimmar (TWh) bioenergi år 2011, inklusive torv och hushållsavfall. Användningen har ökat med 3 TWh per år de senaste decennierna och ökningen kommer enligt Energimyndighetens prognos att fortsätta i samma takt. Samtidigt finns ett tryck på att öka användningen snabbare, inte minst för att förse fordonsflottan med förnybara drivmedel, samt en snabbt ökande efterfrågan i övriga EU.

Hur ser potentialen för biomassa ut i Sverige? Det finns många beräkningar och uppskattningar och variationen är mycket stor. Anledningen är att de antaganden som görs skiftar och att den potential som redovisas tar olika grader av hänsyn till vad som är praktiskt möjligt, ekonomiskt lönsamt och ekologiskt hållbart. Miljöpartiet har gått igenom ett antal olika myndigheters och organisationers bedömningar av potential för biomassa. En sammanfattning av dessa bedömningar finns i tabell 4.

Tabell 4: Sammanfattande bedömning av potentialen för ökad användning av inhemsk bioenergi, cirka 2020, TWh

Skogsbränslen	14
– Därav grenar och toppar (grot)	11
– Därav stubbar	3
Åker	16–34
Avfall (biogas)	2–3
Summa	32–51

Den sammantagna potentialen bedöms under överskådlig tid vara mellan 32 och 51 TWh, varav huvuddelen kommer från jordbruket. Ett ökat uttag från skog uppskattas, med hänvisning till Skogsstyrelsens och Energimyndighetens analyser, ha en potential på 14 TWh men är i praktiken mycket osäker och även beroende av strukturella förändringar, världsmarknadspriset på biobränslen med mera. Potentialen förutsätter nuvarande avverkningsnivåer, vilket medför att miljö kvalitetsmålen inte kan nås. Både Skogsstyrelsen och Energimyndigheten menar att avverkningstakten behöver minskas för att målen ska nås, men anger inte hur stor påverkan det får på energituttaget. IVL Svenska Miljöinstitutet bedömer dock att det år 2020 handlar om ett minskat uttag med cirka 17 TWh jämfört med 2011. På längre sikt kan uttaget öka, förutsatt att klimatförändringen får de effekter som väntas.

Inom jordbrukssektorn är osäkerheterna större. En osäkerhet rör avvägningen mellan produktion av livsmedel och produktion av energi. En annan rör utvecklingen av produktion och konsumtion på den globala, eftersom Sverige en betydande handel med omvärlden. En tredje rör potentialen för att

ta vara på mark som tidigare har odlats, vilket i sin tur bygger rätt mycket på prisutvecklingen på energi. Potentialen för biogas från avfall uppskattas till en ökning med två till tre TWh, men kan innehålla en viss dubbelräkning med potentialen från jordbruket.

9.6 El som drivmedel

Elbilar och laddhybrider kommer att vara en viktig del i omställningen av bilflottan. Användning av energi är alltid förknippad med miljöpåverkan och resursförbrukning och ett överordnat mål är att alltid använda energi på det mest effektiva sättet. Eldrift har fördelar i att vara mycket energieffektivt, bidra till minskade utsläpp av hälsofarliga ämnen och med miljömärkt el blir utsläppen av koldioxid också lägre än i dagens motorer. Dessutom är det mer effektivt och miljöbesparande att använda el som kan produceras genom solceller än att gå omvägen via naturens processer, där solenergin först ska omvandlas till biomassa som sedan processas vidare i en kedja med många förluster, påverkan på miljön och där potentialen är begränsad. Samtidigt går det åt mer energi för att producera elbilen än en vanlig bensin- eller dieselbil. Och dess eventuella miljövinst påverkas starkt av hur elen producerats. Om en laddhybrid eller elbil drivs med el som har stor klimatpåverkan blir utsläppen nästan lika stora som för en snål diesel.^{xxxvi} Från många håll har det också funnits en överdriven tilltro till elbilens möjligheter att snabbt ta över stora delar av bilflottan.

Det finns också en diskussion om huruvida tillgång på litium och andra metaller kan vara begränsande för en stor expansion av eldrivna bilar.^{xxxvii} Litium har en nyckelroll, den är problematisk främst på grund av att årlig utvinning inte stämmer överens med en storskalig global expansion av laddhybrider och dess geografiska koncentration till ett fåtal områden (Chile, Bolivia, Argentina och Kina). En massiv och ensidig övergång till eldrift riskerar därför innebära större sårbarhet än dagens oljeberoende. Därför krävs en mångfald av drivmedelslösningar i framtiden. En kritisk faktor är återvinning av metaller från bilar. Idag är den underutvecklad. Här har politiken en viktig roll.

På längre sikt ser vi att elbilar och laddhybrider är en viktig del av lösningen för de bilar som kommer att rulla även i framtiden. Priset är en av de starkaste nyckelfaktorerna för att elbilen/laddhybriden ska få genomslag. Uppskattningar visar att det kommer att kosta ungefär 80 000 kronor mer att köpa en laddhybrid år 2020, jämfört med en konventionell bil.^{xxxviii} Med ett bonus-malus-system kan en stor del av den skillnaden jämnas ut. Dessutom kompenseras det högre inköpspriset av att körkostnaden är lägre för en laddhybrid än en vanlig bil. För merparten av bilköparna ska välja en dyrare modell krävs att ett högre inköpspris tjänas in på tre till fem år. Det tydliggör behovet av kraftigt stöd och/eller ett ökat inslag av klimatrelaterad prissättning av drivmedel för att förnybara alternativ ska få genomslag.

Fel! Okänt namn

10 Förslag för mer klimatanpassad biltrafik

10.1 Generella och övergripande styrmedel

Dessa generella och övergripande styrmedel påverkar samtliga tre strategier. En höjd koldioxidskatt innebär exempelvis att det blir mer attraktivt att bygga bostäder i kollektivtrafiknära lägen, vilket på sikt leder till ett mer transportsnålt samhälle. Samtidigt stimuleras effektivisering av fordonen och de förnybara drivmedlens konkurrenskraft blir starkare.

10.1.1 Klimatpolitiskt ramverk

Som en övergripande åtgärd för att få långsiktighet, målstyrning och transparens i den svenska klimatpolitiken bör Sverige anta ett klimatpolitiskt ramverk enligt samma modell som det finanspolitiska ramverket – med strikt budgetkontroll, långsiktiga mål, utsläppstak, budgetperioder och budgeteringsmarginal – för de svenska utsläppen av växthusgaser. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Det klimatpolitiska ramverket bör ange tydliga regler för hur uppföljning och redovisning ska ske. Samtidigt måste ramverket medge utrymme för politiska prioriteringar och val av styrmedel, samt vara flexibelt för oväntade händelser i omvärlden. Ett sådant regelverk finns sedan flera år i Storbritannien och i Danmark samt Finland finns liknande planer. Miljöpartiet söker ett brett politiskt samarbete kring ett sådant ramverk för Sverige. Detta ramverk skulle få stora konsekvenser för transportsektorn, vars klimatpåverkande utsläpp är orimligt stora.

10.1.2 Koldioxidskatt som styr mot klimatmålen

Koldioxidskatten är ett av de mest verkningsfulla klimatverktygen. Att Sverige under tidigt 1990-tal införde koldioxidskatt är en starkt bidragande orsak till att de svenska klimatutsläppen har minskat. Att sätta ett pris på utsläppen av koldioxid är också nödvändigt för att de drivmedel eller transportsätt med lägre klimatpåverkan ska få konkurrenskraft som bättre speglar den relativa miljöbelastningen. För att nya, moderna koldioxidsnåla tekniker ska få genomslag på marknaden krävs att det finns en kostnad för att släppa ut koldioxid. På samma sätt leder en koldioxidskatt till att cykeln, tåget och bussen får högre attraktionskraft. Koldioxidskatten handlar alltså både om att prissätta koldioxiden och att ge de klimatsmarta alternativen rimliga förutsättningar att växa.

Trafikverket bedömer att bränslepriset på fossila drivmedel behöver öka med ungefär 50 procent till 2030 för att nå en 80-procentig minskning av transporterens utsläpp till 2030. Om den bränsleökningen har sin orsak i stigande oljepriser eller höjda drivmedelsskatter spelar ingen roll, Trafikverket har därför inte gett förslag på hur höga bränsleskatterna skulle behöva vara till dess.

Miljöpartiet ser koldioxidskatten som ett viktigt klimatverktyg. I det klimatpolitiska ramverk som vi föreslår kommer regelbundna revideringar av koldioxidskatten vara en självklar del.

På kort sikt bör koldioxidskatten höjas med 24 öre under 2014. Detta motsvarar cirka 70 öre per liter på bensinpriset. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Förslaget överensstämmer med det förslag som Klimatberedningen föreslog och som alla sju partierna i beredningen var överens om. Precis som Klimatberedningen vill vi också räkna upp koldioxidskatten med BNP-utvecklingen för att styreffekten inte ska minska.

På längre sikt ser vi även att det finns anledning att biodrivmedel ska betala en koldioxidskatt, relaterad till dess specifika klimatpåverkan. Detsamma gäller för fossila drivmedel, som också har olika klimatpåverkan beroende av ursprung och framställningsteknik.

10.1.3 Utjämnad energiskatt för bensin och diesel

I dagsläget är diesel lägre beskattad än bensin, beroende på en lägre energiskatt. På detta sätt har diesel blivit mer attraktivt för personbilar, vilket bidrar till att antalet dieslbilar ökar. Enligt OECD motsvarade nedsättningen en subvention av diesel med 12 miljarder kronor år 2010.^{xxxix} En utfasning av den här energiskattesubventionen inleddes 2011 och denna utfasning bör fortsätta 2015. Energiskatten på dieselskatten bör därför höjas med 20 öre per liter 2015 och fordonsskatten bör samtidigt sänkas för dieslbilar. På sikt bör diesel och bensin ska ha samma energibesättning. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

10.1.4 Krav på att offentliga aktörer ska gå före

Statliga myndigheter och bolag kan gå före med att minska sin klimatpåverkan genom sina resepolicyer. På så sätt kan utsläppen minska genom ökad användning av till exempel videomöten och genom att i första hand använda kollektivtrafik för tjänsteresor. De kan också gå före genom att ställa skarpare krav på de fordon som myndigheten eller bolaget upphandlar. Trafikverket ställer exempelvis redan idag skarpare krav på inköp och leasing av fordon som en del av sin resepolicy. Arbetsplatser i offentlig sektor kan också främja arbetspendling med kollektivtrafik genom att exempelvis begränsa utbudet av parkeringsplatser och genom att påverka att det finns lämpliga hållplatser och förbindelser för de egna anställda.

Alla myndigheter och statliga bolag bör ha resepolicyer med krav på regelbunden uppföljning. Ett mål bör vara att minska användning av egen bil i tjänsten, till förmån för till exempel en tjänstebilpool. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Detta ska framgå tydligt i berörda regleringsbrev och ägardirektiv. Syftet med resepolicyen bör vara att tydligt gynna kollektivtrafiknyttjande framför bil och premiera fordon med bäst miljöprestanda vid upphandling. Dolda subventioner till bilpendling, främst parkeringsplatser och tjänstebil, ska tas bort. Även resor till och från arbetet ska omfattas av verksamheternas resepolicy.

11 Att minska bilåkandet genom ett transportsnålt samhälle

11.1 Övergripande

11.1.1 Målbild för ett klimatsmart transportsystem

I dag genomförs samhällsplanering alltför ofta med motstridiga mål. Miljö- mål, däribland klimat, stryker ofta på foten när andra samhällsmål är mer prioriterade. Detta beror bland annat på att det saknas en gemensam målbild för hur vi vill att transporter och samhället ska se ut i framtiden. Vi ser därför ett starkt behov av att utveckla en tydlig och brett förankrad politisk målbild för ett framtida transportsystem och samhälle som når klimatmålen. Ett sådant arbete skulle med fördel kunna utföras i ett framtida klimatpolitiska ramverk. Utifrån en sådan gemensam målbild tillsätts sedan en utredning som ger förslag på styrmedel och som följer upp utvecklingen av ett transportsnålt samhälle i kommuner och regioner.

11.1.2 Samhällsplanering för ett transportsnålt samhälle

Hur vi planerar och bygger våra samhällen är avgörande för hur vi kan nå ett transportsnålt samhälle. För att nå dit krävs åtgärder på flera nivåer, inte minst den lokala. Staten har en viktig roll i att sätta ramar som styr mot ett transportsnålt samhälle. I detta sammanhang är plan- och bygglagen (PBL) ett viktigt instrument, som är det huvudsakliga instrument som stads- och samhällsplanerare har att förhålla sig till. I dagsläget saknar PBL verktyg för samordning mellan kommuner. Det innebär till exempel att kommuner tävlar med varandra om att etablera stormarknader och locka dit grannkommunernas invånare, med fler förlorare än vinnare i slutändan, i stället för att frågor om handelsetableringar kan behandlas med hela regionens bästa för ögonen. Länsstyrelserna bör därför ges en starkare roll för samordning av samhälls- och transportplanering mellan kommuner. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* På samma sätt som gäller för hälsa och säkerhet bör länsstyrelserna ges möjlighet att stoppa en plan som inte uppfyller kriterierna i lagstiftningen även när det gäller utsläpp av växthusgaser.

Vi anser också att klimat ska föras in som en avgörande faktor vid samhällsplanering, och därför föras in som styrande för hela i PBL, liksom övriga miljö kvalitetsmål. PBL ska därför kompletteras med en skrivning i portalparagrafen som gör det tydligt att denna lag ska tillämpas så att de nationella miljö kvalitetsmålen bäst kan tillgodoses. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

Trafikkonsekvensbeskrivningar bör göras för detaljplaner som kan ha stor påverkan på trafikens utveckling. Detta ansvar bör ligga på berörd kommun. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

För att samhällsplaneringen ska leda i rätt riktning krävs också utbildningar och fortbildningar för alla dem som jobbar med detta på regional eller kommunal nivå. Ett kunskapsprogram om samhällsplanering och miljömålen

bör genomföras, i linje med ett förslag från Miljömålsrådet, i syfte att stärka kunskaperna kring hur lokal eller regional samhällsplanering kan bidra till att miljömålen nås. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* I detta anser vi även att kunskapsuppbyggnad kring mobility management ska vara en del, det vill säga hur man genom kampanjer eller andra metoder kan minska miljöpåverkan från trafiken.

11.1.3 Mer lokal handel

För att minska klimatpåverkan och skapa levande städer är tillgängligheten till service och handel i anslutning till där människor bor en avgörande fråga. Dagens utveckling med en allt större andel externhandel är varken socialt eller ekologiskt hållbar. I Trafikverkets klimatscenario målas en framtid till 2030 där externa köpcentrum inte längre har samma funktion. I visionen har en del externa köpcentra rivits för att ge plats åt jordbruksmark, medan andra som legat mer centralt omvandlats till bebyggelse.

Vi anser att bra och långsiktiga villkor bör ges för butiker och annan service i närområdet. Det är viktigt både för att skapa en levande landsbygd och för att förortscentrum i större städer och mindre stadscentrum ska få ekonomisk bärkraft. Parallellt bör ett femårigt moratorium för nybyggnation av externa köpcentrum införas. Under tiden för moratoriet behövs en förändring av lagstiftningen så att utvecklingen av handelsetableringar blir långsiktigt hållbar. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Ett exempel på en sådan förändring är att införa miljöprövning av både nya och befintliga transportintensiva etableringar. Detta skulle sannolikt leda till att redan befintliga etableringar tvingas vidta åtgärder, exempelvis bättre kollektivtrafik, bättre cykel- och gångstråk samt parkeringsrestriktioner, eftersom det annars blir för höga koldioxidutsläpp från trafiken till och från verksamheten.

Vi menar också att det bör vara länsstyrelsernas/regionernas uppgift att leda och styra denna strategi för mer lokal handel genom sin granskning av översiktsplanearbetet. Vi föreslår därför ändringar i bestämmelserna om översiktsplan och regionplan med följande mål att:

- ? Etablering av nya köpcentrum eller utbyggnad av befintliga köpcentrum ska kunna förhindras med hänsyn till miljömåls- och klimatmålsåtgärningar.
- ? Etablering av nya köpcentrum eller utbyggnad av befintliga köpcentrum ska ske med hänsyn till målet om en levande landsbygd.
- ? Etablering av nya köpcentrum eller utbyggnad av befintliga köpcentrum ska ta hänsyn till att ytterligare köpcentrum i tillväxtkommuner inte placeras så att kundunderlaget i angränsande kommuner med mindre tillväxt ytterligare undergrävs.

Skulle denna typ av skärpningar inte vara tillräckliga behövs hårdare lagstiftning som helt sätter stopp för stora köpcentrum och andra transportintensiva etableringar som leder till ökad bilanvändning.¹

Fel! Okänt namn nå

11.1.4 Reformera systemet med reseavdrag

Vi vill skapa ett modernt system för reseavdrag som bättre uppfyller klimat- och trafikpolitiska mål. Orsakerna är flera. Dagens system uppmuntrar direkt till skattefusk. En rapport från WSP visar att nästan hälften av alla med reseavdrag hade angett felaktiga uppgifter, och i så gott som alla dessa fall fick den sökande för mycket pengar, nästan aldrig för lite.^{xii} Detta innebär ett bortfall av skatteintäkter på 1,7 miljarder kronor.

Vinnare på dagens system är bilister som bor i närheten av storstäder. Fler män än kvinnor gör avdrag, och mäns avdrag är också väsentligt högre än kvinnornas. Det är också tydligt att avdragets storlek växer med inkomsten. Bara 15 procent av dem som tjänar mindre än 200?000 kronor per år utnyttjar reseavdrag, mot 20–25 procent av dem som tjänar 240?000 kronor och däröver. Cirka 85 procent av dem som söker reseavdrag åker ensamma i sin bil. Endast fem procent åker kollektivt. Detta trots att kollektivtrafiken är bäst utbyggd och lättast tillgänglig i de storstadsnära områdena.

Ett reseavdrag baserat på avstånd i stället för tidsvinst skulle gynna alla som har lång resväg till jobbet, inte bara dem som kör bil. Ett sådant system finns i dag till exempel i Danmark, Norge, Nederländerna, Tyskland och Belgien. Det skulle också undanröja de flesta källorna till skattefusk. Ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat avdragssystem skulle också minska koldioxidutsläppen från transporterna. Reseavdraget bör därför baseras på avstånd i stället för tidsvinst. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

Ett viktigt första steg i att få ett bättre reseavdrag är att minska fusket i befintligt system. Inte minst handlar det om den så kallade tvåtimmarsregeln som innebär att man måste tjäna sammanlagt minst två timmar per dag på att ta bilen till jobbet jämfört med kollektivtrafik för att få göra avdrag. Skatteverket bör därför få ett särskilt uppdrag att granska användningen av reseavdraget med syfte att minska fusket. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

11.1.5 Delfinansiering av klimatsatsningar enligt Klokt-modellen

Många stora klimatsatsningar görs redan i kommuner och landsting. Men klimatmålen kommer inte att nås om fler kommuner involveras och hastigheten i genomförandet av dessa åtgärder påskyndas. För detta krävs att ekonomiska resurser skjuts till.

I Norge har man infört den så kallade Klokt-modellen (Klimakutt Lokalt gjennom Kommunale Tiltak). Klokt liknar Klimp men skiljer sig med avseende på den administrativa bördan. Modellen baseras på den enskilda kommunens klimat- och energiplan. För varje åtgärd som kommunen föreslår beräknas en klimateffekt och en prisnivå efter en standardiserad mall. Dessa åtgärder samlas sedan i lokala klimatprogram som omfattar en kommun, en region eller en grupp av kommuner. Kommunen går därefter in i en förhandling med staten om pris för åtgärderna eller hela program av åtgärder. För staten är det då fritt att avgöra om man vill stödja en föreslagen åtgärd eller

inte. Ett sådant stöd bör genomföras. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

11.1.6 Ge Trafikverket sektorsansvar för miljöarbete

Sektorsansvar innebär att en myndighet har ett eget ansvar att ta miljöansvar inom sitt verksamhetsområde. För Trafikverkets del innebär det att myndigheten i många år bidrog till finansiering av kampanjer och andra åtgärder för att påverka efterfrågan på transporter, om än i blygsam omfattning. Men i samband med regeringens infrastrukturproposition för 2010–2021 togs dessa pengar bort. På likartat sätt har själva sektorsansvaret också försvunnit från myndigheten genom regeringens beslut år 2011. Trots allt fagert tal om fyrstegsprincipen saknas alltså muskler hos Trafikverket att verkligen jobba aktivt med detta. Trafikverket bör därför åter få sektorsansvar för att jobba med miljöfrågor, och i samband med detta omfördela pengar i den nationella planen till förmån för åtgärder som påverkar transportbehovet (steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen). *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

11.2 Främst i och mellan städer och tätorter

11.2.1 Kommunala planer för minskad biltrafik

I Frankrike finns en särskild lagstiftning (Plan de Déplacements Urbains) som innebär att tätorter över 100 000 invånare gör en plan för hur stadens transportbehov ska tillgodoses på ett miljöanpassat sätt. Lagtexten slår fast att man bland annat fastställer målsättningar om att begränsa biltrafiken, att utveckla kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik och att effektivisera varudistributionen i städerna. De flesta större städer har investerat i spårvagnsnät som en del i att utveckla kollektivtrafiken och stadsmiljön, samtidigt som ytan för biltrafiken begränsas. Ett obligatoriskt krav på stadsmiljöplan för minskad biltrafik, i likhet med den franska utformningen, ska lagstadgas för större kommuner. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Det kan med fördel användas i planeringen för utbyggnad av spårvagnsnät och utveckling av stadsmiljön.

11.2.2 Trängselskatter – inför lokalt självbestämmande

Trängselskatt är ett effektivt och smart verktyg för att minska biltrafiken just där det finns störst möjligheter att åka kollektivt, gå och cykla. På så sätt kan även de bilar eller lastbilar som verkligen behöver komma fram få bättre framkomlighet. Miljöpartiet anser att trängselskatter i första hand ska syfta till att minska trängseln och förbättra miljön. Vi anser också att det är den regionala och lokala nivån som ska besluta om trängselskatten, både systemet och intäkternas användning. Regeringen bör överlåta makten till regional/lokal nivå att ta beslut om trängselskattesystemet (införande, avgiftsnivå, geografisk utformning) och användningen av dess intäkter. *Detta bör riksdagen ge*

Fel! Okänt namn på

regeringen till känna som sin mening. På regional/lokal nivå driver Miljöpartiet att trängselskatteintäkterna i huvudsak ska gå till kollektivtrafik och inte till nya motorvägar.

11.2.3 Parkeringspolitik som styr mot minskad klimatpåverkan

Parkeringspolitik har stor betydelse både för den livsmiljö vi har i städer och för klimatutsläppen. Bilparkeringsplatser tar exempelvis stora ytor i anspråk, en enda parkerad bil tar upp 25–30 kvadratmeter.^{xlii} En yta stor nog att rymma ett normalt studentrum eller minst tio parkerade cyklar. Den största delen av parkeringspolitiken har kommunerna hand om, men vissa övergripande frågor är nationella. Här har vi samlat ett antal förslag som alla ska leda till mer levande städer, minskad klimatpåverkan och ett mer transportsnålt samhälle.

11.2.4 Tillåt att ta ut p-avgift på privat mark

Kommuner bör ges möjlighet att ta ut en avgift för parkering på privat mark, enligt brittisk eller australisk modell. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Syftet är att möjliggöra för kommuner att ta ut p-avgift vid exempelvis externa köpcentra eller arbetsplatser, vilket inte är möjligt idag. Därmed skapas ett incitament att minska antalet parkeringsplatser och att omvandla långtidsparkering till korttidsparkering. Om avgiften för parkeringsplatsen dessutom öronmärks för kollektivtrafiksatsningar kan åtgärden ha en dubbel effekt. Förslaget omfattar inte parkeringsplatser som reserverats för rörelsehindrade.

11.2.5 Utökad kontroll och skärpning av förmånsbeskattning av p-platser

Redan idag är fri parkeringsplats förmånsbeskattad, men det finns flera tillfällen då dagens system inte fungerar. Beskattningen av förmånsbilar görs exempelvis från ett schablonvärde som inte tar hänsyn till andra tillkommande förmåner, som till exempel fri parkeringsplats. Vi anser att fri parkering och andra liknande förmåner bör vara skattepliktiga även för den som har förmånsbil. Det finns också stor anledning att differentiera denna beskattning utifrån geografi; en parkeringsplats i Stockholms innerstad är värd mycket mer än en parkeringsplats i Haparanda, och borde beskattas därefter. Ett annat exempel på att systemet inte fungerar är att den som har en privat bil med gratis parkeringsplats på jobbet ska förmånsbeskatta den redan idag. Men mycket tyder på att fusket i dagens system med förmånsbeskattning av p-platser är stort.^{xliii} Därför bör Skatteverket få i uppdrag att skärpa kontrollen av beskattningen av fri parkeringsplats. *Det som här anförts om förmånsbeskattning av p-platser bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

11.2.6 Möjliggör marknadsbaserade p-avgifter

I dagsläget hindras en kommun att ta ut den nivå på parkeringsavgift som den i vissa lägen kan vilja, på grund av trängsel, miljö eller andra orsaker. Det beror på att den kommunala avgiftslagen ger kommunen rätt att ta ut avgifter

på allmän platsmark ”för att ordna trafiken”. Det betyder att kommunen inte har något lagstöd för att avgiftsbelägga parkering på gatumark om det inte finns något tillgänglighetsproblem. Vissa kommuner har också tolkat kommunallagens självkostnadsprincip som ett hinder för offensiv parkeringspolitik. Lagen bör därför omformuleras så att det blir tydligt att kommunerna får tillämpa marknadsanpassade och miljöstyrande p-avgifter. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

11.2.7 Parkeringsnormer som klimatredskap på kommunal nivå

När nya bostäder byggs finns en parkeringsnorm som visar en nivå av parkeringsplatser per lägenhet. Nivån för normen avgörs på kommunal nivå utifrån rekommendationer från Boverket och genom skrivningar i PBL. Många kommuner uppfattar lagens skrivning om att parkering ska ordnas i ”skälig omfattning” som att det handlar om att tillgodose dagens efterfrågan på bilparkering. I själva verket finns stora möjligheter för kommuner att använda p-normen som ett klimatpolitiskt redskap. Göteborgs kommun har till exempel satt en max-norm för parkeringstal vid företag. Malmö har medgett en lägre parkeringsnorm mot att exploatören ordnar bilpool och andra mobility management-åtgärder. Då p-normsverktyget trots detta ofta används på ett sätt som konserverar dagens bilberoende bör PBL förtydligas så att det blir tydligt att p-normerna ska användas inte bara för att ordna den lokala trafiksituationen utan också för att bidra till att miljö kvalitetsmålen och de trafikpolitiska målen nås. I detta ingår också att förtydliga att kravet på att ordna ”lämpligt utrymme för parkering (...) av fordon” även innefattar cyklar. *Vad som här anförts om parkeringsnormer bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

11.2.8 Parkeringsplats ska inte kunna subventioneras via hyran

Många boende i flerfamiljshus har inte bil, men subventionerar samtidigt sina bilägande grannars parkeringsplatser. Detta genom att kostnaden för boendeparkering inte läggs ut enbart på dem som har parkering, utan delvis läggs in som en kostnad för samtliga hyresgäster. Dock utan att redovisas. Boendeparkering ska därför inte kunna subventioneras via hyran, utan ska tas ut som en avgift av användarna. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Detta skulle leda till att eventuellt överskott av parkeringsplatser synliggörs. En trolig följd är att många parkeringsplatser byggs om till annat som tjänar de boende bättre eller att nya bostäder kan uppföras utan att nya parkeringsplatser behöver tillföras. Det både frigör yta och leder till att den som är bilfri slipper betala för andras bilparkering.

11.2.9 Möjlighet att prioritera bebyggelse i kollektivtrafikstråk i tätortsnära landsbygd

Samtidigt som delar av glesbygden lider av avfolkning är intresset för att bygga och bo på tätortsnära landsbygd stort på många håll i landet. Här handlar det inte främst om personer som jobbar och verkar på landet utan om

Fel! Okänt namn på

människor som pendlar in till en närbelägen stad. Om denna nya bebyggelse lokaliseras till de större kollektivtrafikstråken mellan tätorterna finns goda förutsättningar att klara pendling till arbete och skola utan bil, samtidigt som en mer sammanhållen bebyggelsestruktur ger bättre förutsättningar för offentlig och kommersiell service. Det finns därför kommuner med tätortsnära landsbygd som i sina översiktsplaner anger att nytillkommande landsortsbebyggelse ska prioriteras till befintliga kollektivtrafikstråk. Då bygglov som nekats med denna anledning överklagats har dock de sökanden fått rätt i högre instans. PBL bör ändras så att de kommuner som så önskar ska kunna begränsa nytillkommande bebyggelse med hänvisning till tillgången till kollektivtrafik. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

11.2.10 Miljözoner även för personbilar

Idag har kommunerna möjlighet att införa miljözoner som begränsar användningen av tunga lastbilar i områden med dålig luft. Däremot finns ingen möjlighet att reglera användningen av personbilar och lätta lastbilar med höga hälsovådliga utsläpp, till exempel fordon som saknar katalysator. En sådan möjlighet föreslogs av Transportstyrelsen redan i maj 2010 och bör snarast införas. Dessutom bör regeringen underlätta för kommunernas arbete med bilfria zoner genom att möjliggöra miljözoner där endast avgasfria och lågbullrande fordon tillåts. *Vad som här anförs om miljözoner bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

11.2.11 Statliga satsningar på klimatsmarta alternativ till bilen

Att det finns bra, klimatsmarta alternativ till bilen är avgörande för att vi ska kunna nå klimatmålen för transporterna. Därför behövs investeringar i kollektivtrafik och järnväg såväl som cykel- och gångtrafik. Totalt föreslår Miljöpartiet satsningar på klimatsmarta transporter på närmare hundra miljarder kronor fram till 2025. *Vad som här anförs om dessa satsningar bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

? **Järnvägssatsningar.** Vi föreslår omfattande satsningar på järnväg, både för underhåll och till nyinvesteringar, fram till 2025. Regeringen har ett fåtal nysatsningar i sitt förslag, främst Ostlänken Järna–Linköping och en del av sträckan Göteborg–Borås. Detta är välkommet, men långt ifrån tillräckligt. För att klara den nödvändiga trafikomställningen behövs långt mer kraftfulla åtgärder. Bland de större investeringarna i vårt förslag finns en dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall, en första etapp av Norrbotniabanan Umeå–Skellefteå samt en utbyggnad av höghastighetsbana hela sträckan Göteborg–Borås och mellan Lund och Hässleholm. Utöver dessa större satsningar presenterar vi omfattande utbyggnader av järnvägen i hela landet för 30 miljarder kronor, bl.a. en närtidssatsning på klimatsmarta godstransporter och investeringar i regionala banor. Totalt beräknar vi att järnvägssatsningen kan

komma att omfatta cirka 70 miljarder kronor utöver regeringens förslag i investeringar och 7 miljarder kronor mer i drift och underhåll.

- ? **Spårtrafik i större städer.** Tack vare spårvägen har många städer runtom i Europa både fått en mer attraktiv stadsmiljö och kunnat locka över fler till kollektivtrafiken. Många svenska städer passar utmärkt för spårväg. Miljöpartiet anser därför att staten ska ta ett större ansvar för att möjliggöra satsningar på lokal spårtrafik i städer. Därför föreslår vi en statlig delfinansiering av investeringar i spårväg och tunnelbana på 12 miljarder kronor fram till 2025. För att få statsbidrag bör det finnas en trovärdig plan för hur kollektivtrafikandelen ska öka och biltrafiken minska.
- ? **Satsningar på cykel.** Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett bra sätt att minska klimatutsläppen från transportsektorn och samtidigt förbättra folkhälsan. Dessutom har cykelsatsningar ofta hög samhällsekonomisk lönsamhet. Det som behövs är att ge cykeln högre prioritet så att det blir mer attraktivt att cykla och mindre attraktivt att köra bil. Miljöpartiet vill öronmärka 9 miljarder kronor under den nya planperioden för cykelåtgärder, genom en omprioritering av planen. Pengarna ska även kunna användas för bidrag till kommuner, exempelvis för att anlägga cykelvägar, för att införa s.k. stadsgator där olika transportsätt kan kombineras på ett säkert sätt eller för informationsinsatser.

11.2.11.1 Klimatkrav för statlig med-/finansiering av infrastruktur

Regeringen bör ställa klimatkrav på statlig finansiering och medfinansiering av infrastruktur. I dagsläget går mångmiljardbelopp till investeringar som kommer att göra det svårare att nå klimatmålen, istället för tvärtom. Ett minimum är att en investering ska underlätta möjligheterna att nå klimatmål, liksom andra miljömål. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

11.2.12 Reformpaket för fler bilpooler

Bilpooler har framtiden för sig i ett klimatanpassat samhälle. Det är en form av bilägande som möjliggör tillgång till bil när man verkligen behöver det som bäst, och samtidigt styr bort från en daglig bilanvändning. Med bilpool blir det färre timmar bakom ratten, fler med kollektivtrafik, på cykel eller till fots. Trafikverket räknar med att ökad bilpoolsanvändning kan bidra till att minska bilåkandet med fem procent till 2030. Man räknar med att en bilpoolsbil ersätter ungefär sju personbilar.

Idag finns en stor efterfrågan på bilpooler, de både vill och kan växa. Samtidigt är bilpoolernas marknadsandel låg, och det finns en väldigt stor potential att växa, både i större och medelstora städer. Men tyvärr finns ett antal hinder som gör det svårt för bilpoolerna att ta rejäla kliv framåt. I detta förslag till reformpaket ger vi förslag på hur ett antal sådana hinder kan undanröjas. Vår målsättning är att det ska finnas dubbelt så många bilpoolsanvändare inom tre år. I dag har de den största kommersiella aktören sammanlagt 25 000

Fel! Okänt namn på

användare.² Vi har också en särskild målsättning att få bilpoolsanvändningen att öka även i mindre och medelstora städer, inte bara i storstäder.

- ? **Möjliggöra p-platser enbart för bilpoolsbilar.** I dagsläget får en kommun inte reservera parkering på gatan till en bilpool. För att det ska bli möjligt krävs att man i Trafikförordningen definierar vad en bilpool är, vilket regeringen kan göra på egen hand utan beslut i riksdagen. Det möjliggör i sin tur för kommunerna att ge bilpoolsbilar parkering på gatan genom att göra förändringar i sina lokala trafikföreskrifter. Däremot kan en kommun redan idag reservera p-plats för bilpooler i garage och på tomtmark. Regeringen bör ge kommuner möjlighet att reservera parkering för en bilpool även på gatumark. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Den situation som råder idag, där Göteborgs Stad på egen hand tagit initiativ till att ge bilpoolsbilar parkering på gatan och nu fått en överklagan av polisen, är ytterst olycklig.
- ? **Statliga myndigheter kan hyra ut bilar på kvällstid, nattetid och helger via en extern bilpoolsleverantör.** Många myndigheter använder bilar för de anställdas resor, framför allt under dagtid. Dessa bilar kan på ett fördelaktigt sätt utgöra basen för en bilpool för uthyrning på kvällstid, nattetid och helger. På kommunal nivå existerar detta redan. I Göteborg upphandlar man, sedan tio år tillbaka, en extern bilpoolsleverantör som hyr ut bilar både till kommunen (dagtid) och till allmänheten (kvällstid, nattetid och helger). Kommunen får inte hyra ut bilar till allmänheten på egen hand. Regeringen bör ge lämpliga myndigheter i uppdrag att se hur de skulle kunna göra motsvarande. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Rent ekonomiskt skulle detta kunna innebära en besparing för staten, då bilparken kan användas mer effektivt.
- ? **Sänkt moms för bilpoolstjänster.** I dagsläget får den som ska köpa en bilpoolstjänst betala 25 procents moms. För kollektivtrafik och taxi gäller den lägre satsen på 6 procent. Då bilpool är en transporttjänst som ersätter bilresor och får fler att åka kollektivt och cykla är det rimligt att bilpooler får samma momssats som kollektivtrafik.³ *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Kostnaden för momssänkning uppskattas till cirka 20 miljoner kronor.

11.2.13 Sänkta hastigheter på vägarna

Att sänka hastigheterna på vägarna är både ett effektivt och billigt sätt att snabbt minska klimatpåverkan från vägtrafiken. I sitt underlag till Färdplan 2050 föreslår Trafikverket på kort sikt ändrade riktlinjer för skyltad hastighet – från att alltid sträva efter en så hög hastighet som möjligt utifrån vägens standard till att se om hastighetshöjningar missgynnar parallell kollektivtrafik.

² Uppgift via mail från Sunfleets vd, Peter Alguren, 2013-09-13.

³ För att en momssänkning ska vara möjlig krävs att inköp av en bilpoolstjänst definieras som en transporttjänst, eftersom dessa får ha en lägre momssats enligt EU:s mervärdedirektiv.

På längre sikt är förslaget att revidera hastighetssystemet med fokus på att minska energianvändning och klimatpåverkan. Myndigheten ser framför sig en generell sänkning av hastigheten med 10 km/h på vägnätet i tätbefolkade delar av landet. Vi är positiva till förslagen, också för att sänkta hastigheter sparar liv och ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Samtidigt bör bashastigheten i tätort sänkas till 30 km/h. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Orsaken är framförallt att det minskar olycksrisken för oskyddade trafikanter, som fotgängare och cyklister, vars olycksstatistik sett dyster ut de senaste åren. Samtidigt innebär lägre hastigheter i tätorterna att trafiken blir lugnare och får ett mänskligare tempo, en vinst för alla dem som bor och lever i städer och tätorter. Vi ser också att det kan finnas anledning att relatera nivån på böter för fortkörning till inkomst, enligt finsk modell.

11.3 Främst i landsbygd/glesbygd

11.3.1 Utveckla kollektivtrafiken

Även på landsbygden har kollektivtrafiken en viktig roll att spela för att göra det möjligt att minska bilberoendet. Det handlar inte bara om klimat och andra miljömål utan också om möjligheterna att transportera sig för dem som inte har tillgång till bil, inte minst gäller det unga och äldre. Därför vill vi på olika sätt utveckla kollektivtrafiken på landsbygden.

En viktig fråga i detta sammanhang är huruvida tågtrafik stannar på mindre stationer. Vi anser att det är viktigt att även mindre stationer får tågstopp som gör det möjligt att tågpendla från och till dessa orter. En annan avgörande fråga är givetvis investeringar. På många håll i landet saknas pengar till att rusta upp regionala banor, som har potential både för persontrafik och för gods. Därför föreslår vi en särskild pott på nio miljarder kronor för trimning och förbättringar för ett antal regionala banor fram till 2025. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Förbättringarna t.ex. kan avse mötesspår, bärighet och signalåtgärder. Det gäller bland annat Inlandsbanan, Ådalsbanan, Värmlandsbanan, Älvsborgs-, Kinnekulle- och Viskadalsbanorna samt Stångådals- och Tjustbanorna.

11.3.2 Förbättra möjligheterna att cykla på landsbygden

Vi anser att möjligheterna att cykla behöver förbättras även på landsbygden. Tyvärr har möjligheterna tvärtom försämrats under en längre period, delvis på grund av att ombyggnad till 2+1-vägar många gånger tagit en cykelbar vägren i anspråk utan att ersätta den med cykelbana. Som en del av en offensiv cykelsatsning bör regeringen därför säkerställa att en del av pengarna används till att bygga säkra cykelbanor i anslutning till 2+1-vägar. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

Fel! Okänt namn på

11.3.3 Underlätta för distansarbete genom bredbandsutbyggnad

Att möjliggöra för distansarbete och resfria möten är viktiga pusselbitar både för att skapa en levande landsbygd och för att kunna minska bilåkandet även i glesbygd. Staten har ett tydligt ansvar för en sådan bredbandsutbyggnad. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* I vår budgetmotion för 2014 föreslår vi därför en särskild statlig finansiering för utbyggnad av bredband på landsbygden. Ett statligt kontrollerat operatörsneutralt och rikstäckande fibernät är ett centralt redskap i detta arbete, framförallt i områden där det inte är företagsekonomiskt lönsamt att bygga ut och det inte går att förlita sig på marknadskrafterna. Vi utvecklar vår syn på utbyggnaden av bredband på landsbygden närmare i motion 2013/14:T289 Statens ansvar för bredbandsutbyggnad.

11.3.4 Förbättra möjligheterna för samåkning

Vi vill underlätta för en ökad samåkning, inte minst i glesbygd/landsbygd där underlaget för kollektivtrafik är begränsat. Att få skjuts med grannen till jobbet leder till vinster både för klimat och för plånbok. Det blir dessutom ett viktigt, i vissa fall avgörande, komplement till kollektivtrafiken. För att sprida mobilsamåkning till flera ställen runtom i Sverige behövs stöd för förankringsprocess och teknik. Ett sådant stöd bör finansieras redan i statsbudgeten 2014. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

För dem som samåker idag finns det en otydlighet i hur lång omväg man får köra för att hämta upp eller släppa av en samåkningspassagerare. Med för lång omväg är risken att det klassas som yrkestrafik. I lagen behöver det förtydligas att den som kör en omväg för att lämna av en ”samåkningspassagerare” inte ska kategoriseras som yrkestrafikant enbart på grund av detta.

12 Att energieffektivisera

12.1 Produktion av bilar

12.1.1 Skärpta krav på EU-nivå

Vi anser att EU:s krav på energieffektivisering hos bilflottan är ett bra första steg, men långt ifrån tillräckligt. Vi skulle gärna se en skärpning av de krav som nu är överenskomna i EU, men ser framför allt behovet av att ha skarpa förslag på utsläppsminskningar på längre sikt. De nivåer som Trafikverket föreslår, 70 g/km år 2025 respektive 50 g/km år 2030, är en bra utgångspunkt. Sverige bör vara drivande i att EU skärper sina krav på bilproducenterna. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Det är en stor fördel att denna typ av krav är internationella.

12.1.2 Stopp för försäljning av fossilbilar

Vi tycker att det är dags att ta fram ett slutligt datum för när bilar som enbart går på fossila drivmedel kan säljas. Vi vill därför driva denna fråga på EU-nivå, eftersom Sverige på egen hand inte kan utforma ett sådant förbud. Ett lämpligt slutår är 2020. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Vi anser också att staten bör gå före och introducera energisnåla och fossilfria bilar tidigare än utsatt datum, som en del av myndigheternas resepolitiker.

12.2 Inköp

12.2.1 Bonus–malus

Det är nu dags att ersätta miljöbilssystemet med ett system som kan skynda på omställningen av den svenska bilparken. Systemet bygger på att bilar som släpper ut lite fossil koldioxid får en bonus som bekostas av bilar som släpper ut mycket koldioxid, ett så kallat bonus–malus-system. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

Samtliga bilar som säljs i Sverige graderas enligt en skala beroende på energiåtgång och bränsle. På de klimatvärsta bilarna läggs en avgift som sedan minskar med minskad klimatpåverkan. På samma sätt får de allra koldioxidsnålaste bilarna en hög bonus, och de något mindre snåla bilarna får en mindre bonus. Skalan förskjuts regelbundet så att kraven skärps för att få en kontinuerlig teknikutveckling. En komponent som styr mot förnybara bränslen kan också behövas. Vårt förslag om bonus–malus driver också starkt för en elektrifiering av bilparken, då i praktiken enbart bilar med eldrift kan få den högsta bonusen.

Snål bil	A-klass	Stor bonus
Ganska snål bil	B-klass	Liten bonus
Mediumsnål bil	C-klass	Varken eller
Ganska bränsletörstig bil	D-klass	Liten avgift
Bränsletörstig bil	E-klass	Stor avgift

Systemet liknar det som redan finns i EU med en tydlig skala som anger energiåtgång för kylskåp, frysar, tvättmaskiner och spisar. Genom att bilarna märks med liknande energiklasser blir det lätt för konsumenterna att överblicka systemet, oavsett om de är privatpersoner eller företag.

Vid ett effektivare system för att stimulera bränslesnåla bilar kan regeringens fordonsskattebefrielse för miljöbilar fasas ut. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Fordonsskattebefrielsen bör fasas ut på ett sådant sätt att det inte drabbar dem som redan köpt en bil under det nuvarande regelverket. Vi föreslår också att förmånsbeskattningen anpassas till vårt förslag om bonus–malus. Revideringar och skärpningar av bonus–malus-systemet är en självklar del i ett framtida klimatpolitiska ramverk.

Som en konsekvens av detta system bör dagens miljöbilsdefinition ersättas med den/de högsta kategorierna i ett framtida bonus–malus-system. *Detta bör*

Fel! Okänt namn på

riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Vi anser att regeringens miljöbilsdefinition är för svag och otydlig. En skarp definition av vilka som är de bilar med lägst miljöpåverkan är central, både för enskilda medborgare som står i begrepp att köpa en bil och för offentliga och privata aktörer som upphandlar fordon. Till detta kan det utformas faktorer som styr mot bättre luftkvalitet, materialåtgång mm. Syftet är att definitionen ska vara marknadsdrivande och leda till att nya miljösmarta tekniker får ett bättre genomslag.

12.2.2 Koldioxidrelaterad förmånsbeskattning av bilar samt höjd drivmedelsförmån

Beskattningen av så kallade förmånsbilar är idag ofta förmånlig för bilägaren, dessutom saknar dagens system en klimatfaktor. Ett helt nytt system för förmånsbilar, i linje med det förslag som presenterades av klimatberedningen,^{xliv} bör därför införas. Systemet innebär att beskattningen av förmånsbilar utgår från bilens koldioxidutsläpp och att kraven skärps successivt. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Liknande system har införts i Storbritannien med stor framgång.

Tekniskt innebär förslaget att förmånsvärdet beräknas i procent av bilens nybilspris. Hur många procent av bilens nybilspris som utgör förmånsvärdet bestäms av bilens koldioxidutsläpp. För dieselmotorer tillkommer ett påslag som kompensation för högre utsläpp av kväveoxider och partiklar. Systemet bör samordnas med bonus–malus-systemet så att bilarnas utsläpp, inte minst för förnybara drivmedel, beräknas på samma sätt.

Vi tänker oss att systemet i första hand syftar till att göra det mindre förmånligt att ha en bränsletörstig bil, och att den som har en snål bil har ungefär samma beskattning som idag. Detta eftersom systemet i sig är alltför förmånligt idag. Givet att inga beteendeförändringar tillkommer med det nya systemet ökar därför den offentliga sektorns skatteintäkter med ungefär en miljard kronor.^{xlv} Vi räknar dock med att det nya systemet kommer att leda till kraftiga beteendeförändringar i form av att bilar med lägre koldioxidutsläpp köps in som tjänstebilar vilket gör systemet budgetneutralt på ett till två års sikt.

Dessutom bör förmån av fritt drivmedel förändras. Förmånsvärdet av fritt drivmedel beräknas idag som 1,2 gånger bränslepriset. Då många förmånsbilar har en marginalskatt på cirka 50 procent innebär det att de upplever att de i praktiken bara betalar 60 procent av drivmedelspriset. För att rätta till detta bör drivmedelsförmånen i stället värderas till två gånger bränslepriset. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Förslaget är i princip budgetneutralt.

12.3 Användning

12.3.1 Krav på system för hastighetsefterlevnad i alla nya fordon

Krav på att personbilar har ett system för hastighetsefterlevnad bör införas från och med 2015. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin*

mening. Med rätt hastigheter på vägarna blir det både vinster för klimatet och för trafiksäkerheten.

13 Att minska det fossila och ställa om till förnybart

Vi ser nu att det kan finnas ett öppet fönster för en satsning på förnybara drivmedel i och med två följande faktorer. För det första kräver klimatutmaningen en omfattande effektivisering och minskning av transporter. Detta kommer, om rätt styrmedel och samhällsplanering sätts in, kunna leda till en stor minskning av energiåtgång inom transportsektorn. På så sätt kommer det att bli lättare att matcha den energianvändning som ändå kommer att behövas med förnybara drivmedel, både från biomassa och från el. För det andra ser vi nu en utveckling av att papperskonsumtionen minskar, framför allt i form av tryck för dagspress. Det gör att delar den svenska pappersindustrin nu står inför en omställning där förnybara drivmedel kan utgöra en pusselbit i framtiden. Samtidigt finns det andra uppgifter som visar att efterfrågan på skogsråvara är fortsatt hög, och till och med kommer att öka. Därför kräver en sådan strategi ytterligare analys och successiv utvärdering. Om både minskad energianvändning från transporter och minskad efterfrågan på papper blir verklighet kan Sverige i framtiden bli en exportör av bioenergi, med högt ställda miljökrav. Det kräver en politik som både ställer om transporter och värnar den biologiska mångfalden i de svenska skogarna.

13.1 Generellt och övergripande

13.1.1 En sammanhållen strategi för förnybara råvaror

Biomassa är en attraktiv resurs, både som energiråvara och för tillverkning av material, exempelvis inom kemikalieindustrin. Vi anser att det behövs ett helhetsgrepp kring hela frågan om biomassa. Ett arbete bör inledas för att skapa en sammanhållen strategi för förnybara råvaror, som även inkluderar berörda branscher. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Ett aktuellt exempel är den tallolja som nu är en viktig bas för produktion av HVO. Den har redan nu ett användningsområde inom pappersindustrin, och det är därför tveksamt att kategorisera den som restprodukt.

13.2 Produktion av drivmedel

13.2.1 Stöd till förnybara drivmedel

Miljöpartiet vill se en ny svensk industri för produktion av andra generationens biodrivmedel. Genom en sådan utveckling, tillsammans med effektivare

Fel! Okänt namn på

energianvändning och minskat bilåkande framför allt i våra städer, kan vi på sikt nå ett transportsystem som drivs av hundra procent förnybar energi. Ett stort problem för producenter av biodrivmedel idag är att det saknas långsiktiga villkor som gör det lönsamt att göra större investeringar i ny industriproduktion. Vi vill eliminera denna tröskel.

Vi föreslår att ett stödsystem i form av en sorts pridförsäkring införs för industriell framställning av andra generationens biobränsle. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Definitionen av andra generationens biodrivmedel är att de görs på avfall, biprodukter från jord- och skogsbrukets leveranskedjor, cellulosa eller hemicellulosa. Stödet syftar till att skapa trygghet på marknaden så att industriella investerare vågar gå in och bygga fullskaliga fabriker för andra generationens biobränslen.

Med tanke på den framtida konkurrensen om bioråvaran och markanvändning är utgångspunkten för systemet att endast bränsle som producerats på ett hållbart sätt och som når tillräckligt långt gällande nettokoldioxidutsläppsminskningar per energienhet bränsle bör ges stöd. Förutom att drivmedlen behövs för att få ett hållbart transportsystem, ska de ge anseilig klimatnytta, inte hota den biologiska mångfalden och inte konkurrera med matproduktion.

Miljöpartiets förslag innebär en i förväg fastställd pridförsäkring per liter bränsle. Stödet ska syfta till att försäkra producenterna mot fallande världsmarknadspris på fossila drivmedel, försäkra mot riskerna av fallande koldioxidskatt samt ge ett stöd för industriell utveckling av produktionsteknik.

- ? Stödet trappas ned årligen då kostnaderna och riskerna kommer att vara fallande.
- ? Stödet finansieras av drivmedelsanvändarna kollektivt på ett liknande sätt som el-certifikatsystemet finansieras av el-användarna. Till skillnad från el-certifikatsystemet är dock stödet på förhand bestämt, vilket gör det lättare för investerare att på förhand kunna göra kalkyler.
- ? Stödet är utformat som en sorts försäkring mot fallande eller stagnerande fossildrivmedelspriser. Vid fortsatt stigande fossildrivmedelspris kommer stödet att ligga nära noll kronor men vid låga fossildrivmedelspriser kan stödet bli betydande.
- ? Systemet ska kalibreras noga så att det inte överkompenserar producenterna.
- ? Systemet ska vara neutralt i förhållande till vilken teknisk standard på bränsle som produceras.
- ? Systemet ska inte bygga på att staten väljer bränsle. Istället ska det byggas upp på ett sådant sätt att ett prisstöd endast utgår till bränslen när och om de faktiskt avsätt på marknaden i form av fordonsbränsle.

Systemet bygger på drivmedelsköparna som kollektivt finansierar försäkringen. Givet fortsatt stigande drivmedelspriser kommer dock producenterna att få tillräckligt betalt vilket gör att pridförsäkringen inte faller ut, vilket i sin tur gör att merkostnaden för konsumenten blir noll. Innan det industriella kundandet utvecklats och fullskalig produktion kommit igång kan dock en viss kostnad uppstå. Vår bedömning är att det för drivmedelskunderna kommer att

Fel! Okänt namn på

kunna innebära kostnadsökningar på maximalt cirka 1–5 öre per liter drivmedel. Systemet ges ett årligt tak och löper över tio år.

13.2.2 Metanreduceringsstöd och statlig lånegaranti för biogasproduktion

I Energimyndighetens förslag till biogasstrategi finns ett förslag på stöd för att tillvarata gödsel som annars bidrar till växthuseffekten, ett så kallat metanreduceringsstöd. Ett sådant stöd för mindre gårdar som producerar bioenergi av gödsel bör införas omgående och uppgå till 20 öre per kilowattimme producerad gas som produceras från gödsel. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

Mycket talar för att det kommer att bli svårare att få banklån för investeringar. Redan nu är detta en stor flaskhals för dem som vill investera i olika biogasanläggningar. Därför vill vi se över möjligheterna att inrätta en statlig lånegaranti under en övergångstid för att komma över den tröskel som finns i dag. En statlig lånegaranti är ett medel för att ge politiska visioner om en fossiloberoende fordonsflotta den trovärdighet som saknas idag.

13.3 Infrastruktur

13.3.1 Klokt-stöd som delfinansiering för infrastruktur för förnybart

Vi föreslår ett stöd för lokala klimatinvesteringar enligt den så kallade Kloktmodellen. Som en del av detta kan till exempel infrastruktur för förnybara drivmedel finansieras om kommunen presenterar den som en del av en övergripande klimat- och energiplan. Det kan till exempel handla om delfinansiering av laddstolpar för eldrift.

13.3.2 Pumpstöd

Ett särskilt mackstöd på 50 miljoner kronor årligen bör införas för att intensifiera utbyggnaden av infrastruktur för biogasfordon. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Mot bakgrund av att biogasen är en begränsad resurs, och att det därför finns goda skäl att fokusera dess användning till lokala fordonsflottor och tunga fordon, bör detta mackstöd riktas i första hand till större stråk och till regioner som kan få en bra balans i utbud och efterfrågan på biogas.

13.4 Användning

Kvotplikt

Regeringen har föreslagit införandet av kvotplikt från och med i maj 2014.^{xlvi} Kvotplikt innebär att den som säljer bensin eller diesel måste blanda in en viss andel biodrivmedel i bensinen eller dieseln. För diesel föreslås en total

Fel! Okänt namn på

kvot på 9,5 volymprocent biodrivmedel, varav 3,5 volymprocent ska bestå av biodrivmedel med extra fördelar utöver EU:s hållbarhetskriterier. Det kan till exempel vara biodrivmedel producerade av avfall, restprodukter eller cellulosa. För bensin föreslås en total kvot på 7 volymprocent, men ingen särskild kvot för biodrivmedel med bättre miljöprestanda. Ett villkor för att ett biodrivmedel ska godkännas för kvotplikt är att det uppfyller EU:s hållbarhetskriterier. Regeringen föreslår att de biodrivmedel som ingår i kvotplikten åläggs med energiskatt, däremot kommer de fortfarande vara befriade från koldioxidskatt.

Miljöpartiet är generellt positivt till låginblandning av biodrivmedel och införande av kvotplikt. Vi anser dock att om inte råvaran räcker till både höginblandning och låginblandning så bör utgångspunkten vara att höginblandning prioriteras.

En positiv konsekvens av kvotplikten är att de fossila drivmedlen kommer att stiga något i pris gentemot de höginblandade biodrivmedlen. Orsaken är framförallt att den högre kostnaden för det låginblandade biodrivmedlet läggs på hela drivmedlet.

Vi vill starkt betona att kvotplikt är en kortsiktig dellösning. En ensidig slagsida mot låginblandning riskerar att leda till att dagens tekniker cementeras, och att vi går miste om värdefull teknikutveckling av helt nya lösningar. Därför ser vi att det finns stora behov att komplettera ett kvotpliktsystem med andra styrmedel som leder till teknikutveckling, inte minst i fråga om ”ren” drift av förnybart, både biodrivmedel och el. Koldioxidskatten är ett sådant styrmedel som på ett långsiktigt sätt skapar bättre konkurrensvillkor för förnybara drivmedel.

Det finns en betydande risk att regeringens förslag på kvotpliktsystem kommer att leda till import av etanol med dålig klimatprestanda, till exempel majsetanol från USA. Orsaken är att regeringen släpper kravet på att etanolen som låginblandas ska vara odenaturerad. Det är inte denatureringen i sig som påverkar klimatnyttan, utan de bieffekter kravet ger. All amerikansk etanol är denaturerad och stängs ute från den svenska marknaden med dagens krav. Regeringen föreslår alltså att man ändrar på detta. EU:s hållbarhetskriterier kräver i en första period enbart en klimatprestanda på 35 procent, och löser alltså inte problemet i nuläget. Kravet på odenaturerad etanol ger indirekt en klimateffektivitet på minst 62 procent (såtillvida att etanolen är svensk). Regeringen bör därför redan nu i första hand ställa krav på att de biodrivmedel som ingår ska ha en klimateffektivitet på minst 50 procent (i enlighet med de EU-riktlinjer som träder i kraft först 2017), eller i andra hand vidhålla kravet på att etanolen ska vara ”ren” (dvs. odenaturerad) fram till EU:s skarpare regler träder i kraft. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.*

13.4.1 Skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel

I regeringens förslag om kvotplikt finns också beskrivet hur regeringen tänker sig beskattning av höginblandade biodrivmedel. I korthet innebär det en fortsatt skattebefrielse både avseende koldioxid- och energiskatt. Med regering-

ens förslag för skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel omfattas inte hydrerade vegetabiliska oljor (HVO). HVO kan utan problem ersätta fossil diesel redan idag, då det är mycket snarlikt den fossila i sin sammansättning. Det finns därför ingen anledning att begränsa användningen av HVO till låginblandning. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Tvärtom, i stadsmiljöer med dålig luft kan en renodlad HVO vara att föredra eftersom den har lägre utsläpp av hälsofarliga ämnen än en fossil diesel. Näringsenheten uppger att regeringens förslag kommer att minska den nuvarande inhemska produktionen av förnybar HVO och dämpa framtida investeringar.

På sikt ser vi att även biodrivmedel behöver åläggas energiskatt och även koldioxidskatt relaterat till dess specifika klimatpåverkan. I takt med att andelen låginblandning ökar blir det orimligt att den ena skattebefrias och den andra inte. Det är också orimligt att biodrivmedel i längden befrias från energiskatt, som ju inte alls är relaterad till koldioxidutsläpp. På längre sikt kan vi därför också tänka oss en beskattning av biodrivmedel utifrån klimatnytta, det vill säga en koldioxidbeskattning utifrån en livscykelanalys av det enskilda biodrivmedlet. På likartat sätt ser vi att fossila drivmedel med fördel skulle kunna beskattas utifrån sin specifika klimatpåverkan, så att de fossila drivmedel som härrör från till exempel oljesand eller skiffer betalar en högre koldioxidsats.

13.4.2 Konverteringspremie

För att underlätta för dem som redan har en bensinbil bör regeringen också införa en konverteringspremie för byte från bensin till etanol-biogas-hybriddrift, inom en budgetram på 50 miljoner kronor. *Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.* Premien bör vara cirka 5 000 kronor för byte från bensin till etanol och cirka 10 000 kronor för byte till biogas- och hybriddrift.

Stockholm den 3 oktober 2013

Stina Bergström (MP)

Per Bolund (MP)

Mats Pertoft (MP)

Annika Lillemets (MP)

Helena Leander (MP)

Lise Nordin (MP)

Fel! Okänt namn på

Noter

- ⁱ Trafikverket, Delrapport Transporter, Underlag till Färdplan 2050, 2012:224, s. 23.
- ⁱⁱ Trafikverket, Delrapport Transporter, Underlag till Färdplan 2050, 2012:224, s. 23.
- ⁱⁱⁱ Figuren kommer ursprungligen från Trafikverkets underlagsrapport till Färdplan 2050. Nivån för 2030 är Trafikverkets tolkning av målet om en fossiloberoende fordonsflotta där Trafikverkets analys visar att det går att minska vägtrafikens användning av fossila bränslen med 80 procent till 2030, jämfört med 2004. Denna variant av figur kommer från Håkan Johanssons dragning på Klimatforum, Sthlm, 2013-03-20.
- ^{iv} Ibid, s 50.
- ^v Riksrevisionen, Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?, RIR 2012:7.
- ^{vi} Trafikanalys, Nationella resvaneundersökningen 2011–2012, tabell 23, Färdlängd (km) per person och dag efter kommungrupp och färd sätt år 2011–2012.
- ^{vii} Trafikanalys, pressmeddelande ”Klimatpåverkan minskar men transportererna når inte sina mål”, 2013-04-17.
- ^{viii} Trafikverket, PM, ”Minskade utsläpp av växthusgaser från vägtrafiken”, 2013-03-06, samt uppdaterade siffror och tabell via mail från Håkan Johansson, Trafikverket, 2013-05-21.
- ^{ix} Trafikverket, PM, ”Minskade utsläpp av växthusgaser från vägtrafiken”, 2013-03-06.
- ^x Trafikanalys, Pressmeddelande 2013-05-23, ”Fossila bränslen dominerar i hybridbilar”.
- ^{xi} http://trafa.se/PageDocuments/Fordon_2012.xls.
- ^{xii} Mail från Martin Larsson, Miljödepartementet, 2013-06-12.
- ^{xiii} Bil Sweden 2011
<http://cdn.hpublication.net/publicationcdn/v1/6246fa0/files/document.pdf>.
- ^{xiv} Trafikverket, PM, ”Minskade utsläpp av växthusgaser från vägtrafiken”, 2013-03-06.
- ^{xv} Trafikanalys, pressmeddelande, ”Bilföringen ökar inte längre”, 2013-03-27.
- ^{xvi} Trafikverket, PM, ”Minskade utsläpp av växthusgaser från vägtrafiken”, 2013-03-06.
- ^{xvii} Magnér, Kalle, ”Bilstaden – om bilismens konsekvenser för stadens gaturum”, SLU, 2010.
- ^{xviii} Auto Motor & Sport, 2012-01-30, ”Kalifornien får världens strängaste miljökrav”, <http://www.automotorsport.se/artiklar/nyheter/20120130/kalifornien-far-varldens-strangaste-miljokrav>.
- ^{xix} Beräknat utifrån 2,24 kg CO₂/l bensin.
- ^{xx} Dagens ETC, 2012-08-17, ”Kalifornien styr mot framtiden”.
<http://dagens.etc.se/nyhet/kalifornien-styr-mot-framtiden>.
- ^{xxi} Biltrafikens minskning mätt i fordonskilometer.
- ^{xxii} Potential enligt ULI (2008) Growing cooler: 7,7 procent och IEA (2009) Transport, Energy and CO₂: 10 procent.
- ^{xxiii} Effekt av 100 procents ökning av kollektivtrafik. Elasticitet 0,4 på turtäthet. Vilket ger 5 procent. Ökad hastighet, tillförlitlighet och bekvämlighet kan ge mer. Vi räknar här med 6 procent. Stämmer också överens med potential angiven i ULI (2008) Growing cooler på 4,6 % och IEA (2009) Transport, Energy and CO₂ på 5 %, Vägverket (2004) Klimatstrategi för vägtransportsektorn, anger lägre: 2 procent.
- ^{xxiv} Potential enligt IEA (2009) Transport, Energy and CO₂., Enligt IEA har åtgärden globalt en potential på 100 miljoner ton koldioxid räknat på 3 miljarder invånare i tätorter. Man har då antagit att cykel tar en andel på 5 procent. Räknar man 5 procent av bilars trafikarbete på gator i tätort (som utgör 29 procent av personbilarnas trafikarbete) får man 1,5 procent. Vägverket (2004) Klimatstrategi för vägtransportsektorn anger 2 procent (25 procent av bilresor under 10 km kan överflyttas till cykel). Dock kan andelen vara underskattad; om andelen under 10 km från Körsätt 98 används (30 procent i stället för 6 procent) blir potentialen 7,5 procent. Här använder vi 1 procent till 2020 och 2 procent till 2030.
- ^{xxv} Enligt Vägverkets analys från 2003 (Gör plats för svenska bilpooler, Vägverket publikation 2003:88) finns ett intresse för bilpool i vart femte hushåll. Med ett större genomslag för bilpool, inom 20 till 30 år, finns en reduceringspotential på 300 000–600 000 ton koldioxid per år, vilket motsvarar 2–5 procent av dagens koldioxidutsläpp från personbilstrafiken. Potentialen kan eventuellt vara större än vad som bedömdes 2003 eftersom det är troligt att intresset för bilpooler ökar samtidigt som analysen från 2003 inte tar med att poolbilar oftast

Fel! Okänt namn på

är miljöbilar med lägre koldioxidutsläpp än genomsnittsbilen. Vi räknar här på potentialen 5 procent. IEA anger i Transport, Energy and CO₂ en potential i "car-sharing" för Europa på 0,708 Mton till 2050. Räknar man att det proportionellt går att översätta på Sverige ger det 0,01 Mton (SE 9,2 miljoner invånare, EU27 500 miljoner (Eurostat 2009)). Det gör att osäkerheten är mycket stor; vi väljer här dock att fortsätta använda referensen från klimatstrategin.

^{xxvi} Samlad potential för resfria möten 0,38 Mton och flexibla arbetsformer 0,09 Mton, Källor resfria möten WSP Analys & Strategi (2008): Konsekvensanalys av Malmö stads policy för möten, resor och transporter (Kommentar: Uppräknat från uppskattad besparing Malmö Stadshus (250 anställda – 62 ton besparing koldioxid till alla tjänstemän (1 200 000 enligt TCO). Ger 3,7 procents besparingseffekt på personbilstrafik (bensin+diesel)), flexibla arbetsformer: WSP Analys & Strategi (2007): Rapport Effekter av Mobility Management åtgärder – en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur (Kommentar: Flexibla arbetsformer totalt pot 0,6 procent lägre TA för personbilstrafik). Här räknat på 3 procent totalt för resfria möten och flexibla arbetsformer. Effekten av e-handel är ej bedömd.

^{xxvii} IEA (2009) Transport, Energy and CO₂: 5 procent för "Parking policies and road pricing". Enligt Vägverket (2004) Klimatstrategi för vägtransportsektorn ger trängselskatt 3 procent.

^{xxviii} Enligt Vägverket (2004) Klimatstrategi för vägtransportsektorn. Endast indirekta effekter på trafik, i övrigt se energieffektivisering. Beräkningen bygger på sänkning av hastigheten med 10 km/tim på alla vägar med hastighetsgräns 80 km/tim eller mer i alla län utom Värmland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten (glesbygdslän). Effekter endast räknat för lätta fordon. Räknat utifrån antagande om att reslängd är direkt proportionell till hastighet.

^{xxix} Enligt Vägverket (2004) Klimatstrategi för vägtransportsektorn: elasticitet 0,3 på trafik. 15 procent lägre trafik innebär att bränslepriset behöver öka med cirka 50 procent för att nå denna minskning.

^{xxx} Hänsyn tagen till dubbelräkning.

^{xxxi} Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, 2012:105, s. 33.

^{xxxii} Scenariot bygger på EU:s regelverk där nya bilar når 130 g/km till 2015, 95 g/km till 2020, 70 g/km till 2025 och 50 g/km till 2030. Konventionella drivlinor inklusive hybriddrift når 95 g/km, ytterligare minskning sker med hjälp av elektrifiering.

^{xxxiii} Bygger på 1 procents effektivisering per år och utöver detta ger hybridisering 20 procents effektivisering till 2020 totalt ger det att nya fordon är 31 procent effektivare 2020. Helt eldrivna bussar och distributionslastbilar antas ha ersatt tidigare fordon till 2030 vilket lett till 60 procents effektivisering.

^{xxxiv} Scenariot bygger på att nya fjärrlastbilar och landsvägsbussar blir 20 procent effektivare till 2020 och 30 procent till 2030. Vilket ger effektiviseringar för hela flottan på 11 respektive 24 procent för hela flottan. IEA (2010) ETP 2010, s. 329. Här anges en effektiviseringspotential för tunga fordon till 40–50 procent till 2050. Vi utgår här utifrån 40 procent vilket ger en effektivisering på 1,3 procent per år. Räknar man på detta får man effektivisering på 12 procent till 2020 och 23 procent till 2030 vilket ligger nära de siffror vi antagit.

^{xxxv} Avser såväl lätta som tunga fordon och inkluderar sparsam körning, vägutformning och ökad hastighetsefterlevnad. För lätta fordon även direkta effekter av lägre skyltade hastigheter.

^{xxxvi} Riksrevisionen, Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?, RiR 2012:7, s. 68.

^{xxxvii} Björn Sandén m fl, Systems perspectives on electromobility, kap 7, s. 76–89, Chalmers, Göteborg 2013.

^{xxxviii} Riksrevisionen, Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?, RiR 2012:7, s. 69.

^{xxxix} Fores, Grön skatteväxling, s. 65.

^{xl} Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit.

^{xli} Rapport: Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter, WSP, 2012.

^{xlii} Handbok i bilsnål samhällsplanering, LundaMaTs, dec 2005, s. 21, siffran inkluderar p-plats och körbara ytor.

^{xliii} "KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling", Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s. 14.

^{xliiv} Se också Svensk klimatpolitik SOU 2088:24 s 308 f.

Fel! Okänt namn på

^{xlv} RUT PM Dnr 2008:1036.

^{xlvi} All denna info är tagen från Näringsdepartementets promemoria Kvotplikt för biodrivmedel, 2013-13-14, N/2013/934/RS.