

# Klimatkommunernas svar på Näringsdepartementets remiss av utredningen "Fossilfrihet på väg" (SOU 2013:84)

---

## Sammanfattning av Klimatkommunernas synpunkter

Klimatkommunerna är positiva till de flesta av utredarnas förslag och välkomnar utredningen som helhet. Vi ställer oss bakom de delmål som utredningen presenterar. Utredningen har ett påtagligt tekniskt fokus och vi efterlyser fler åtgärder av mobility management-typ och vi önskar ett tydligare fokus på hur den totala trafikmängden som helhet ska minska, inte bara effektiviseras ur energi- och klimatsynpunkt.

Klimatkommunerna:

- Ställer sig positiva till införandet av ett bonus-malussystem.
- Tycker att stadsmiljöprogram med tillhörande avtal, mål och investeringsstöd är mycket positivt och viktigt för kommunala och regionala aktörers möjligheter att ställa om.
- Ställer sig bakom prispremiemodellen för biodrivmedel, den ger långsiktiga spelregler men borde vara råvaru- generations- och teknikneutralt och även gälla produktion med äldre teknik.
- Håller med om att laddinfrastrukturen behöver byggas ut och välkomnar förslaget gällande detta.
- Tror att en miljölastbilspremie kan bli ett viktigt incitament för att minska utsläppen från den tunga trafiken.
- Tycker att kilometerskatt är positivt men behöver utredas vidare för att säkerställa önskad effekt på den tunga trafiken.
- Välkomnar förslaget om att kommuner tillåts beskatta parkeringsplatser.
- Håller med om att förmånsbeskattningssystemet bör ändras.
- Tycker att reseavdraget borde vara transportslagsneutralt, klimatstyrt och främja hållbart resande och efterlyser ett konkret förslag om det.
- Är mycket positiva till att Trafikverket föreslås få i uppdrag att göra om trafikplanen utifrån klimat- och trafikmålen.

- Är positiva till förslagen gällande upphandling men efterlyser tydligare förslag på åtgärder om hur upphandlingen kan användas som ett konkret verktyg för att ställa om fordonstrafiken.
- Saknar fokus på kollektivtrafik och beteendeförändring i form av mobility management-åtgärder.

### Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 34 kommuner, ett landsting och en region som medlemmar. Klimatkommunernas medlemmar ligger i framkant gällande lokalt klimatarbete, har höga ambitioner och tuffa klimat- och energimål. Föreningens övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige. Vi stödjer kommuner som vill arbeta med klimatfrågan och är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat. Klimatkommunerna sprider information och erfarenheter om lokalt klimatarbete och höjer kunskapen om klimatproblematiken. Klimatkommunerna har även internationella samarbeten och kontakter med liknande nätverk i andra länder. Föreningen startade som ett nätverk 2003 och har sedan dess vuxit till att gemensamt representera 3 500 000 invånare.

### Utredningens huvudförslag

Utredningen har sammanställt en katalog med förslag på åtgärder som inkluderar politiska styrmedel, lagändringar och investeringsstöd. Några av de mer framträdande förslagen är bland annat bonus-malussystem, miljölåstbilspremie, prispremie för produktion av biodrivmedel, stadsmiljöprogram, åtgärder för att underlätta elektrifieringen av vägtrafik och förändringar och förenklingar i lagstiftning som underlättar omställningen.

## Övergripande synpunkter

Klimatkommunerna välkomnar utredningen och ställer sig bakom de flesta av förslagen. Transportsektorn är den sektor som kommuner, landsting och regioner har svårast att på egen hand påverka. Det krävs nationella och långsiktiga styrmedel och spelregler för att ge regionala och kommunala aktörer möjlighet att ställa om fordonstrafiken. Utredningen fokuserar på tekniska åtgärder och även om dessa är viktiga saknar vi ett tydligare fokus på beteendepåverkan för att åstadkomma en förändrad syn på bilen som färdmedel, genom mobility management-åtgärder, informationsspridning och opinionsbildning. Vi saknar också en tydlig ansats att minska trafikvolymerna, inte bara att effektivisera dem och göra dem mer klimatsmarta. Klimatkommunerna vill se att denna typ av åtgärder läggs till utredningens förslag.

Utredningen har valt att tolka att fossiloberoende fordonsflotta innebär en 80% minskning av klimatgaser till 2030 och anger delmål på 30% till 2020 och 60% till 2025. Klimatkommunerna är positiva till dessa mål och tycker att definitionen om 80% reduktion är rimlig. Målen kräver dock snabba insatser och därför är det av yttersta vikt att regeringen omedelbart sätter igång och genomför föreslagna åtgärder. Klimatkommunerna vill också understryka att det krävs att regeringen åtar sig att genomföra alla åtgärdsförslag för att uppnå uppsatta mål, det går inte att plocka russinen ut kakan. Det krävs ett helhetsgrepp om vi ska lyckas ställa om fordonsflottan på så kort tid och konkreta handlingsplaner och prioriteringar som snabbt kan förverkligas.

## Bonus-Malus

Ett system av typen bonus-malus, där fordon med låga utsläpp får en bonus och fordon med höga utsläpp beläggs med en skatt, ställer sig Klimatkommunerna positiva till. Ett sådant system ger tydliga incitament till konsumenten att välja ett bättre alternativ och är en beprövad modell. Det är dock viktigt att se till så att nivån i bonusen och skatten blir så pass hög att den får önskad effekt och kan höjas efterhand, samt att man tittar på erfarenheter från andra bonus-malussystem. Gränsvärdet bör skärpas successivt för att motverka att klimatnyttan avtar när systemet inte längre är nytt.

## Stadsplanering

Transporter är den sektor som är svårast för kommuner att påverka då kommunernas rådighet är begränsad. Många kommuner ser ett ökat resande som en av de största utmaningarna. Samtidigt har Klimatkommunernas medlemmar satt upp ambitiösa klimat- och transportmål för sig själva och det finns en stor vilja att genomföra åtgärder för att förändra resandet inom och mellan kommunerna. Klimatkommunerna är därför mycket positiva till att utredningen framhåller kommuner och städers viktiga roll för att nå en fossiloberoende fordonsflotta och förslaget om en nationell stadspolitik. Vi välkomnar förslaget på ett stadsmiljömål och stadsmiljöprogram, där kommuner kan teckna stadsmiljöavtal för att få del av det föreslagna investeringsstödet på 30 miljarder. Ett sådant stöd är välkommet och ger kommunerna ekonomiskt utrymme och möjlighet att genomföra större infrastruktursatsningar och trafikåtgärder. Det är viktigt att se till så att stadsmiljöprogrammet är långsiktigt och att det inte enbart blir till för de större städerna. Därför bör programmet tas fram i

dialog med kommuner av olika storlek, placering och karaktär och anpassas därefter. Klimatkommunerna är gärna part i en sådan dialog. Vi ställer oss också positiva till att Länsstyrelserna får bättre förutsättningar att vara ett stöd till kommunerna i den sektorsövergripande planeringen och samordningen av nationella mål. De 30 miljarderna som ska finansiera åtgärderna kan tas från trafikplanen förutsatt att pengarna tas från projekt som motverkar klimatmålen.

Klimatkommunerna välkomnar också förslaget som ger kommunerna ökade befogenheter att påverka andra aktörer i städerna genom att kommunerna får möjlighet att ställa krav på transportplaner och beskatta parkeringsplatser. Det här ökar kommunernas rådighet där kommunerna annars har svårt att nå fram genom frivillighet. Vi anser dock att kravet på transportplaner bör kunna ställas på befintlig verksamhet och inte bara vid nyanläggning eller utvidgning som utredarna föreslår. Det är också positivt att utredningen föreslår ändringar och förtydliganden i lagstiftningen, för att röja tveksamheter kring delfinansiering av distributionscentraler och att kommuner tillåts anlägga vandrings- och cykelleder som saknar samband med allmän väg.

Klimatkommunerna saknar dock en tydligare inriktning mot direkta beteendepåverkande åtgärder. Många av våra medlemmar jobbar aktivt med information och kunskapsspridning för att påverka invånare och företag för att styra om till kollektivtrafik, gång och cykel samt resfria möten och på så vis minska trafikflödena. Det hade varit intressant med förslag som tar vara på den potential som finns inom detta område. Vi saknar också fler förslag på åtgärder som tydligare främjar gång- och cykeltrafik och vi efterlyser ett förslag om att ge kommunerna större valmöjligheter att utforma miljözoner utifrån klimatutsläpp som även gäller lätta lastbilar och personbilar.

### Utveckling av biodrivmedel och laddinfrastruktur

Många av Klimatkommunernas medlemmar satsar på biogas och sitter många gånger på "skatter" i form av avfall från hushåll och andra restprodukter. Samtidigt tvekar många befintliga och potentiella producenter inför att göra långsiktiga investeringar då långsiktiga spelregler saknas från nationellt håll. För att underlätta investeringar i nya anläggningar för produktion av biodrivmedel föreslår utredningen en prispremie för produktion under de första 12 åren. Klimatkommunerna är positiva till förslaget och tror att detta kan ge den trygghet och långsiktighet som behövs för att få producenter att våga satsa. En prispremiemodell kan samtidigt bidra till ökad tillväxt och fler arbetstillfällen i många kommuner och regioner. Vi vill dock uppmana regeringen att inte låsa fast sig vid enskilda råvaror, produktionsteknik eller generationstillhörighet. Utredningen anser till exempel att rötning av avfall till biogas inte kan ses som ny teknik och bör därför inte omfattas av prispremien. Klimatkommunerna tycker det är fel utgångspunkt och förordar istället att man utgår från den faktiska klimatprestandan. Utredningen föreslår också höjd kvotplikt som höjs succesivt. Klimatkommunerna ställer sig positiva till förslaget och anser att den ska vara klimatrelaterad. Klimatkommunerna anser att båda åtgärderna bör konkretiseras och införas skyndsamt, så att Sverige inte tappar fart i en redan hämmad produktions- och konsumtionstakt där flera tunga aktörer avvaktar styrmedel och incitament.

Utredningens förslag om ett investeringsstöd för laddinfrastruktur för elfordon är positivt. Även om många kommuner, regioner och landsting satsar på biogas så är elfordon ett viktigt inslag i fordonsflottan och komplement, inte minst i städerna. Det är också bra att utredningen föreslår att Boverket får i uppdrag att utforma byggregler så att större parkeringar förses eller förbereds för laddplatser, samt att en nationell samordnare tillsätts. Det möter upp behovet av politiska styrmedel och skapar långsiktighet. Efterfrågan på elfordon kommer att öka i takt med den snabba teknikutveckling som sker på marknaden. Därför håller vi också med utredarna om att det även behövs stöd för infrastruktur för snabbladdning. Utredarna föreslår att saken ska utredas men vi tycker att regeringen istället ska agera och införa stödet så snabbt som möjligt. Klimatkommunerna ställer sig också positiva till förslaget om stöd till elektrifiering av busstrafik genom den statliga medfinansieringen av kollektivtrafik samt förslaget på en supermiljöbusspremie som kan snabba på och underlätta utvecklingen.

### Tunga fordon

Det är den tunga trafiken som ökar mest på våra vägar och kommuner, regioner och landsting har mycket begränsade möjligheter att påverka trafikmängden och utsläppen från de tunga fordonen. Utredningen föreslår en miljölåstbilspremie för att höja incitamenten att välja en bil som går på gas eller etanol eller är laddhybrider. Klimatkommunerna är positiva till förslaget och välkomnar utredarnas förslag att införa premien redan 2015 och utvärdera den 2018. Utredarna föreslår också en höjd beskattning på dieselbränsle. För att hindra tankning utomlands föreslås en kompletterande kilometerskatt där åkerierna får tillbaka en del av sin inbetalda dieselskatt. Klimatkommunerna anser att förslaget bör utredas närmare för att säkerställa att effekterna blir önskvärda.

Klimatkommunerna vill också se förslag som syftar till att minska transporter med lastbil, inte bara byta drivmedelstyp.

### Parkering

Parkering är en central fråga för kommunernas rådighet både vad gäller att påverka trafikmängden men också hur mark används. Klimatkommunerna är positiva till förslaget att kommuner får möjlighet att beskatta parkeringsplatser. Kommunerna bör då få rätt att själva bestämma vilka parkeringsplatser där skatten ska gälla. Klimatkommunerna är också positiva till att intäkterna, om det är förenligt med kommunallagen, går till särskilda konton för att sedan användas till åtgärder för att främja cykel-, gång- och kollektivtrafik. Detta kan bli ett bra styrmedel för att minska användningen av bil till arbetsplatser och handelsområden och att marken som då frigörs kan användas till annat. Kommunerna bör också kunna differentiera parkeringsavgifter efter klimatpåverkan, enligt Växjö's modell. Klimatkommunerna stödjer även utredningens förslag om att Trafikverket ska få fortsätta att stödja kommunerna i införandet av bilpooler och att Transportstyrelsen får i uppdrag att utreda möjligheten för kommuner att upplåta parkeringsplatser för bilpooler.

## Förmånsbeskattning

Utredarna konstaterar att det befintliga förmånsbilsystemet subventionerar förmånsbilar kraftigt i jämförelse med privata bilar. Det får effekten att systemet främjar ökad bilanvändning. Klimatkommunerna är positiva till förslaget att ändra förmånsbeskattningssystemet med målet att minska subventioneringen. Förmånsbeskattningen bör ändras så att den istället gynnar hållbart resande. Det är viktigt att de regler som beslutas, gäller över en längre tid för att ge långsiktiga spelregler.

## Reseavdrag

System med kontraproduktiva klimateffekter behöver förändras eller tas bort för att förbättra förutsättningarna för kommuner, landsting och regioner att nå minskade utsläpp och trafikmängder. Klimatkommunerna ställer sig därför bakom förslaget att se över reseavdraget men hade önskat ett direkt förslag till förändring. Dagens system gör det lönsamt att ta sig med bil från bostaden i perifera områden till arbetet. Samtidigt saknas tillräckliga möjligheter att göra avdrag för resor med kollektivtrafik där man bara får göra avdrag för beloppet över 10 000kr. Det saknas helt avdragsmöjligheter för cykel eller de som väljer resfria möten. Klimatkommunerna anser att reseavdragssystemet bör göras om så att det är transportslagsneutralt, klimatstyrkt och främjar hållbart resande.

## Trafikplaner

Klimatkommunerna välkomnar förslaget att Trafikverket tar fram en ny transportplan och transportprognos som styr mot uppsatta klimatmål och en fossiloberoende fordonsflotta. Det är av yttersta vikt att transportplanen grundar sig på den politiska viljan att ställa om fordonstrafiken och inte, som i dagsläget, förblir en plan som följer en prognos baserad på föregående års data. Klimatkommunerna anser dessutom att Trafikverket ska tillåtas att finansiera steg ett- och tvååtgärder.

Klimatkommunerna ställer sig också bakom förslaget att länstransportplanerna kopplas till regionala utvecklingsplaner och att statliga medel för infrastrukturinvesteringar fördelas utifrån hur väl dessa planer bidrar till uppsatta mål, där förslaget stadsmiljömål får en särställning.

## Upphandling

Upphandling kan vara ett kraftfullt verktyg för kommuner, regioner och landsting att ställa om sina egna fordonsflottor och samtidigt bidra till utveckling av klimatsmarta fordon och drivmedel. Utredningen ger förslag på förändringar i lagstiftningen för att offentliggöra koldioxidreduktion för drivmedel per parti och leverantör och att Konkurrensverket får en tydlig uppgift att prioritera energi och klimatfrågor för att styra mot fossiloberoende fordonsflotta. Klimatkommunerna är positiva till de förslag som ges men önskar tydligare förslag på hur upphandling kan stärkas och användas bättre som verktyg för att nå fossiloberoende i kommunala och regionala fordonsflottor. Det behövs också insatser för att stärka beställarkompetensen. Det är viktigt att Konkurrensverket får uppdraget att, inom ramen för upphandlingsstödet stötta kommuner, regioner och landsting med utbildning och

kriteriedokument i än högre grad än vad miljöstyrningsrådet i dagsläget gör och ta vara på den potential som finns.

### **Saknar konkreta satsningar på kollektivtrafik och beteendeförändringar**

Det är synd att utredningen inte lämnar några konkreta förslag gällande kollektivtrafiken. Allt fler väljer att åka kollektivt och det finns en stor potential att utveckla och förbättra förutsättningarna för att möta efterfrågan. Klimatkommunerna håller med utredarna om att det är viktigt att utbudet är relevant, tillförlitligt och av hög kvalitet för att få fler att välja kollektiva färdmedel och det finns ett behov av förenklade och gränsöverskridande system. Klimatkommunerna håller också med utredarna om att det behövs förbättrad statistik för att kunna analysera olika huvudmäns verksamheter och veta vilka insatser som ska göras. Vi efterlyser konkreta åtgärder som främjar kollektivt resande, både inom och mellan städer. Inpendling är ett problem som många växande kommuner brottas med och det är viktigt att det skapas incitament som förbättrar kommuners, landstings och regioners möjligheter att erbjuda goda kollektiva kommunikationer. Det är också viktigt att satsa på ny grön teknikutveckling inom detta område och att skapa samarbetsformer mellan regering, Trafikverket, regionala och lokala aktörer för att få fram nya, miljösmarta system.

Klimatkommunerna saknar även ett tydligare fokus på beteendeförändringar. Hårda styrmedel och modeller skulle med fördel kunna kompletteras med åtgärder inom mobility management. Här finns en stor potential att påverka kommuninvånare, företag och andra aktörer att välja hållbara färd sätt, avstå från resande och minska trafikmängderna i stort, genom information, kunskapsspridning och opinionsbildning. Det finns redan modeller för detta som skulle kunna spridas och utvecklas. Dessa åtgärder är ofta kostnadseffektiva och blir ett sätt att stävja utsläpp, buller och markanvändning innan problemen uppstår.

För styrelsen



Karin Thomasson, ordförande i Klimatkommunerna