

N2014-7434-E

2014-05-19

Remissyttrande – Fossilfri Fordonstrafik SOU 2013:84

BIL Sweden vill härmed lämna in följande synpunkter på utredningen om Fossilfri Fordonstrafik SOU 2013:84. BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Medlemsföretagen svarar tillsammans för runt 99 procent av nybilsförsäljningen i Sverige.

Utredningen om *Fossilfri fordonstrafik* ger en faktabas för arbetet med att minska vägtransporternas klimatpåverkan. BIL Sweden välkomnar en utveckling som medför att fordonen kan köras på icke fossila bränslen av hög kvalitet i energieffektiva fordon. Det är en nödvändig omställning som måste göras, men utvecklingen måste gå i resonabel takt. Det finns dock svagheter i utredningen och en övergripande långsiktig färdplan liknande arbetet Nollvisionen i trafiksäkerhetsarbetet borde ha varit vägledande för arbetet. Vi lämnar här kortfattade synpunkter på de förslag där vi har en avvikande uppfattning inom de områden som berör BIL Sweden mest. Vi hänvisar till vårt särskilda yttrande för mer detaljerade synpunkter och bakomliggande resonemang, se sida 955-968 i utredningen.

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

- BIL Sweden anser att utredningen borde ha lämnat fler förslag till åtgärder och styrmedel för att stimulera bättre framförande av fordon, transportplanering, godshantering, intermodala lösningar och liknande. Utredningens fokus för godstransporterna hamnar trots bra idéer om tyngre och längre fordon och effektivare teknik alltför mycket på överförande av gods från väg till järnväg.
- Utredningen har inte nog betonat vikten av en förnyelse av fordonsparken vilket är en grundförutsättning för att kunna nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och möjligheten att framgångsrikt genomföra många av de övriga föreslagna åtgärderna. Detta borde ha tydligare avspeglats i styrmedlen.
- Det saknas väl underbyggda bedömningar och en redogörelse för hur personresandet kommer att se ut framöver. Utredningen har föreslagit åtgärder och styrmedel på hur vi ska minska bilåkandet i våra städer i framtiden, men inte hur persontransportbehovet och den individuella mobiliteten ska tillgodoses.
- BIL Sweden kan principiellt stödja förslaget om ett bonus-malussystem som grundar sig på dagens framgångsrika styrmedel; koldioxiddifferentierad fordonsskatt, miljöbilsdefinition och supermiljöbilspremie, men vi är emot att man inför ett bonus-malussystem som grundar sig på en registreringsskatt på nya personbilar.
- Utredningen borde ha gjort en noggrann konsekvensanalys om hur fordonsflottan kan komma att förändras med förslagen om att ändra förmånsreglerna. Förslagen kan hämma förnyelsen av fordonsflottan och därmed riskerar förslagen att få motsatt effekt på koldioxidutsläppen.
- BIL Sweden stödjer utredningens förslag till att införa en miljölastbilspremie för tunga hybrid- och ellastbilar samt lastbilar som kan gå på gas eller etanol. Premien bör även omfatta alla fordon som går att köra på alla biodrivmedel som uppfyller hållbarhets-kriterierna. Tiden för premien borde dock utsträckas till tio år. Vi ser också en risk att premien blir ett för kortsiktigt styrmedel. Den vidare utredningen av förslaget bör sikta på ett styrmedel som följer fordonet och även stimulerar andrahandsmarknaden. Även en miljöbusspremie som på ett bättre sätt premierar både energieffektivitet och anpassning till fossilfria bränslen bör införas.
- De bränslestandarder som finns inom EU och som fordonsindustrin tar fram i samverkan med bränsleleverantörerna måste följas. Det bör exempelvis gälla alla bränslen som produceras inom den föreslagna prispremiemodellen. När det gäller ökad låginblandning av biodrivmedel är det tekniska begränsningar som styr. Vi stödjer inte utredningens skrivning om B15.

Inför en "Nollvision" för klimatpåverkan

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

Stockholm den 19 maj 2014