

### **Arizona Chemical**

- Påpekar att det är ”av yttersta vikt” att ha ett brett holistiskt perspektiv när man bedömer klimatnytta för drivmedel. Ser det som en brist att utredningen inte tar hänsyn till indirekta utsläpp. Påpekar att råttallolja (vilket de producerar) som drivmedel inte kan anses vara hållbart eftersom det är en knapp resurs som används av kemiindustrin, och därmed skulle nettoklimatnyttan inte kunna uppvisas eftersom kemiindustrierna i så fall byter till fossila bränslen.
- Av samma anledning är de kritiska till en kvotplikt mellan åren 2017-2019 eftersom det skulle innebära en ytterligare efterfrågan på råttallolja. För kvotplikt efter 2019 kan det eventuellt vara aktuellt med en kvotplikt, men i så fall ser Arizona Chemical det som en självklarhet att drivmedel inom kvotplikten belastas med energi- och koldioxidskatt.
- Stödjer inte förslaget om att införa en prispremiemodell för biodrivmedel från avfall, biprodukter, cellulosa och hemicellulosa. Detta eftersom det inte är teknikneutralt och styr hur drivmedelsproducenterna ska göra sina affärer.
- Saknar en analys om hur betänkandets förslag kommer påverka den totala efterfrågan av bioråvara och därmed effekter på branscher utanför drivmedelsområdet.
- Positiva till att en nationell samordnare utses, men vill att andra sektorer utanför fordons- och drivmedelsindustrin inkluderas.

### **Avfall Sverige**

- Positiva till att minska utsläppen från vägtrafiken med 80 procent fram till 2030.
- Anser att det är viktigt att biogödsel bör införas till jordbruket eftersom det är en *grundförutsättning* för biogassatsningen. Viktigt med långsiktiga och stabila spelregler.
- Stödjer i grunden kvotpliktssystemet, men anser att nuvarande förslag behöver förändras. Höginblandade biodrivmedel och biodrivmedel bör inte ingå i systemet, om den ska vara med bör reglerna förändras.

### **Bil Sweden**

- Saknar en övergripande strategi där man tydligt ser hur målet ska nås samt en samhällsekonomisk analys. Anser även att det saknas kraftiga styrmedel. De påpekar även att det är en risk för Sverige att gå så mycket fortare fram, vad gäller konkurrenskraft, näringslivet i stort och den individuella mobiliteten.
- Anser att de skarpa förslagen i utredningen är allt för kortsiktiga, och att det saknas en strategi för hur hela transportsektorn ska ställa om på lång sikt.
- Utredningen har inte nog betonat vikten av en förnyelse av fordonsparken vilket är en grundförutsättning för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta.
- Är för ett bonus-malus-system i dagens form: koldioxiddifferentierad fordonsskatt, miljöbilsdefinition och supermiljöbilspremie. Däremot är de emot ett bonus-malus-system för nyregistrering av bilar.
- Stödjer utredningens förslag om att införa en miljölastbilspremie, men anser att den bör omfattas av alla fordon som går på biodrivmedel och förlängas till tio år.
- Vill ha ett nationellt råd i stil med det som finns för ”Nollvisionen” med uttalade etappmål och årlig resultatkonferens.

### **Bioalcohol Fuel Foundation, BAFF**

- Vill se fortsatta skattelösningar för biodrivmedel med låga utsläpp.
- Rekomenderar regeringen att ta en tankepaus i och med att kvotpliktssystemet inte kunde införas när det var tänkt, men vill se fortsatta skattelättnader för låg- och höginblandning i väntan på ett långsiktigt heltäckande system.
- Förordar någon form av certifikatsystem i stil med det som finns i Svebio/BioDrivs remissvar.

- Vill att regeringen omgående låter Energimyndigheten utreda sakskalet till varför E85 och försäljning av flexifuelbilar kraftigt minskat.
- Vill införa en ett jämförpris per energienhet för E85.
- Stödjer förslaget om att införa en Miljölasterbilspremie för lastbilar som kan gå på etanol.
- Vill att en differentierad fordonsbeskattning för lastbilar övervägs i samma princip som för bussar, samt att incitament införs i upphandlingskraven för alternativ drift till varutransporter.
- Stödjer bedömningen att tunga miljöfordon i större städer ges befrielse från trängselskatt, där biodrivmedel som etanol och biogas bör inkluderas.
- Rekommenderar att utveckling av miljözoner ska ta hänsyn till NO<sub>2</sub>-utsläpp.
- Anser att utbyggnaden av infrastruktur för förnybara drivmedel till tunga miljöfordon måste skyndas på (ED95 bland annat).

### **Boverket**

- Tillstyrker behovet av en tydligare stadspolitik och vidare utredning angående stadsmiljöprogram och stadsmiljöavtal, däremot anser de inte att det finns något behov av ett stadsmiljömål eftersom detta finns med i miljömålet "God bebyggd miljö".
- Tillstyrker förslaget om att kunna ta ut kommunal skatt på parkeringsplatser men anser att det bör utredas vidare. De anser att fastighetsägaren bör vara skattskyldig.
- Positiva till förslaget om att kunna anlägga fristående cykelleder.
- Tillstyrker förslaget om att utreda vidare hur kommuner ska kunna ställa krav på framtagande av transportplaner vid nyanläggning och utvidgning av transportintensiv verksamhet.
- Positiva till att utredningen tar upp behovet över att se över Trafikverkets trafikprognoser, vilket Boverket redan har ifrågasatt.
- Anser inte att det finns något behov av att utreda eller ändra Boverkets byggregler gällande installation av laddstationer i parkeringshus och parkeringsplatser. Detta eftersom det enligt Boverket idag inte finns något i byggreglerna som motsätter att förberedelser eller installation av laddstationer sker i parkeringshus.

### **Chalmers**

- Stödjer utredningens slutsatser och förslag, men anser att de kan anses optimistiska vad gäller tidsperspektivet. Därför betonar de vikten av de kontrollpunkter som utredningen föreslår för att säkerställa att målen uppnås.
- Understryker vikten av satsningar på forskning och utveckling, och påpekar att det behövs ett större inslag av mer "radikal" forskning av hög kvalitet som siktar på nästa steg i omställningen samt är mer fristående kritisk och framåtblickande.
- Påpekar även att det behövs forskning inom andra områden än teknik, däribland forskning och åtgärder för beteende- och värderingsförändringar. Lyfter även fram behovet av systemsyn och förståelse för i vilka sammanhang som olika lösningar kan vara relevanta.
- Lyfter fram behovet av en blocköverskridande samsyn för att skapa långsiktighet och uthållighet. Påpekar även att det finns stora behov av att kunna följa och analysera utvecklingen av de åtgärder som sätts in för att förstå effekterna.

### **Chemrec**

- Instämmer i utredningens slutsatser och lyfter specifikt fram förslaget om prisprenie. Påpekar att endast generella styrmedel är otillräckligt då risk är projektspecifik och förutsägbarhet krävs över projektets finansiella livstid.
- Menar att utredningsmaterialet är vederhäftigt och tillåter att lagstiftning om styrmedel nu tas fram. Anser att inga ytterligare utredningar krävs för att börja

förbereda lagstiftning och implementera meningsfulla styrmedel, däremot behövs ett visst oberoende expertstöd för utveckling av meningsfull lagtext.

- Påpekar att prispremieförslaget är väl utformat vad gäller nivå och koncept, men att den måste hantera ett par punkter i det slutgiltiga skedet, däribland att kvotpliktsnivåerna bör understiga prispremievolymerna för att skapa incitament för enskilda distributörer att köpa till prispremiepris. Påpekar även att kritiken om att den inte är förenlig med EU:s statsstödsregler är oberättigad eftersom det går att förhandla med EU samt att den nuvarande utformningen innebär att prispremien blir en avgift.
- Understryker vikten av att kvoter och mål sätts utifrån CO<sub>2</sub>-beskattning. Påpekar att det är viktigt att energiskatt tas ut på energiinnehåll istället för volym eller vikt, och att koldioxidskatt bör utgå efter bränslets verkliga utsläpp av koldioxid.

### **Domstolsverket**

- Har inte något att invända mot förslagen. Däremot vill de påpeka att det saknas en konsekvensbeskrivning av hur domstolarnas verksamhet kommer påverkas av förslaget om registreringskatt på vissa motorfordon som ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

### **E.ON**

- Anser att förslaget om utvecklad kvotplikt bör ges särskild prioritet som huvudsakligt medel för att öka användningen av förnybara bränslen i vägtransporterna, och att det bör genomföras snarast. Menar att ett långsiktigt mål för kvotpliktssystemet bör sättas upp, i praktiken ett mål för användning av biodrivmedel till 2030. Stödjer idén om att systemet måste införas med en möjlighet att uppnå kvotplikten genom handel med certifikat, samt att det bör vara teknikneutralt.
- Anser att införandet av incitament för tunga fordon i form av den föreslagna miljölastbilspremien bör prioriteras, med tanke på de tunga transporternas betydelse för att uppnå klimatmålen.
- Är positiva till de styrmedel som lyfts fram för att stimulera elektrifiering av vägtrafiken och påpekar att beslut om genomförande bör fattas omgående. Angående förslaget om nationell samordning för laddinfrastruktur påpekar de att arbetet bör breddas till en nationell samordning för alternativa drivmedel i enlighet med kommande EU-direktiv.
- Påpekar att det är viktigt att omedelbart fortsätta arbetet med att förverkliga prioriterade styrmedelsförslag, och understryker att det är viktigt att det inte uppstår ett glapp i politiken som en följd av att nuvarande styrmedel fasas ut innan långsiktiga styrmedel har introducerats.
- Anser att ett bonus-malus-system har goda förutsättningar att kunna utformas på ett sätt som uppfyller de grundläggande kraven för kostnadseffektivitet, teknikneutralitet och långsiktighet. Framhäver att det är viktigt att styrningen mot minskad klimatpåverkan bör vara överordnad styrning mot energieffektivisering.
- Delar utredningens uppfattning om att kvotpliktssystemet behöver kompletteras med någon form av produktionsstöd, men menar att förslaget till prispremiemodell inte är tillräckligt utvecklat och analyserat.

### **Esho Sales AB**

- Instämmer huvudsakligen med förslagen i betänkandet.
- Anser dock att betydelsen av åtgärder för lätta fordon för att nå fossilfri trafik undervärderas. Vill se en ökad satsning och stimulering av elfordon eftersom de kan ersätta personbilar. Tex genom miljörabatter vid inköp, körskoleutbildning och solcellsdrivna offentliga laddstationer etc. Bland annat skulle detta minska trängsel och behov av parkeringsplatser och bensinstationer i stadsmiljö.

### **Elbil Sverige**

- Anser att målsättningen bör vara att alla utsläpp från personbilstrafiken ska vara klimatneutrala till 2030, eftersom dessa har bättre förutsättning att elektrifieras än tunga fordon.
- Stödjer den differentierade supermiljöbilspremien, men anser att ersättningen är för hög till laddhybrider (som enligt studier oftast körs på fossila bränslen ändå).
- Vill se satsningar på snabbbladdning, och ser inte att det finns några hinder för att påbörja en utbyggnad av rikstäckande nät eftersom EU-parlamentet har antagit ett förslag på direktiv för utbyggnad och standarder för laddinfrastruktur inom unionen. Elbil Sverige vill att laddstationer ska subventioneras för upp till 50% av kostnaden för material och arbete. Vill även att det ska införas en kartfunktion så att elbilsförare hittar dessa och de ska vara gratis att ladda i fram till 2016.
- Vill se en förlängning av supermiljöbilspremien fram till 2016 samt att premienivån relaterar till bilarnas fossilfria räckvidd.
- Föreslår ett införande av bonus-malus vid köp och registrering av nya fordon. Vill att modellen ska snabbutredas och ersätta supermiljöbilspremien senast 2016. Bonus ska baseras på räckvidd utan fossila bränslen och malus ska relatera till co2-utsläpp. Detta innebär en varierande grad av bonus och malus beroende på fordonets förutsättningar.
- Vill se en utökad koldioxidskatt som även omfattar produktion och framställning av respektive energislag, sk well to wheel.
- Vill ha differentierade vägavgifter där det även införs en bulleravgift och en partikelavgift.

### **Energifabriken**

- Påpekar att det är viktigt med stabilitet och långsiktighet för att vidare utveckla och investera i biodrivmedelsproduktion
- Tycker att det är viktigt att fokusera på minskade växthusgasutsläpp och inte råvaruslag som ska prioriteras för att uppnå fossiloberoende på kort sikt.
- Anser att miljöklassning av fordon kan vara ett bra styrmedel för teknikutveckling, men anser att det är lika viktigt att även gynna användning av biodrivmedel i standardfordon.

### **Energigas Sverige**

- Framhåller att övergången till biodrivmedel ger stora utsläppsminskningar på kort sikt, och hävdar att biogas har en central roll i övergången till fossilfritt. De vill ha en särskilt handlingsplan och en samordnare för biodrivmedel. Därför måste ökad produktion och användning av biodrivmedel prioriteras bland de föreslagna åtgärderna.
- Betonar att långsiktiga styrmedel måste komma på plats snarast för att åtgärdspotentialen ska kunna realiseras. Genom regelbundna kontrollstationer kan regering och riksdag skruva på detaljerna längs vägen, men det är viktigt att ramarna kommer på plats snarast. Miljölåstbilspremien är ett förslag som de vill ska genomföras snabbt.
- Tycker att regeringen omgående måste ge tydliga besked om förlängning av nuvarande styrmedel till dess att nya är på plats. Konkret innebär detta att skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel måste garanteras bland annat.
- Anser att utredningen är för bred och svår att ta ställning till. Dessutom tycker de att fokus är för stort på energieffektivitet och att omställningen från fossilt till förnybart har nedprioriterats i utformning av styrmedel.
- Hävdar att övergång till biodrivmedel ger stora utsläppsminskningar redan på kort sikt och att bygga produktionskapacitet för biodrivmedel går fortare än att bygga om samhället.

- Anser att det är rätt väg att bygga vidare på kvotpliktssystemet. De vill att den baseras på växthusgasutsläpp och tycker att det är grundläggande att det gäller fram till 2030 minst. Dessutom måste kvotkurvans utveckling vara brant från start. Till sist vill de även se en fungerande mekanism för handel med kvotpliktsfyllnad, tex genom en certifikatshandel.
- Prispremiemodellen anses vara ett nödvändigt komplement till kvotpliktssystemet, eftersom den är nödvändig för att reducera marknadsrisken för nya tekniker. Premieberättigade biodrivmedel bör ingå i kvotpliktssystemet.
- Vill se att den nationella planen för alternativa drivmedel samordnas med strategin för fossiloberoende.
- Anser att lastbilstrafiken bör ges större uppmärksamhet i klimatpolitiken och stödjer utredningens förslag till en miljölåstbilspremie.
- Stödjer principen för bonus-malus, men har svårt att ta ställning till förslagen i nuvarande form.
- Anser att regeringen omgående bör ansöka om kommissionens godkännande av full skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel tom 2019.

### **Energimyndigheten**

- Uppskattar den höga ambitionsnivån men efterfrågar en tydlig handlingsplan. Anser att utredningen brister när det gäller att underbygga, motivera och konsekvensanalysera sina förslag. Saknar en analys av vilka effekter omställningen kan få på människors välfärd.
- Anser att godstransporter borde ha fått större utrymme, framför att de som går på väg.
- Tillstyrker stadsmiljöavtalet och föreslår att de får en roll i arbetet med detta. Anser att kommuners möjlighet att reglera markanvändning bör öka, samt tycker att länsstyrelser ska få ett tydligare uppdrag när det gäller regional planering. Anser att Trafikverkets nationella infrastrukturplan för perioden 2014-2025 ska revideras.
- Tycker att det är anmärkningsvärt att det saknas förslag inom kollektivtrafikområdet och saknar förslag på åtgärder inom informationsteknik.
- Bedömer att möjligheten att påverka utvecklingen av marknaden för tunga fordon är större än vad som anges i rapporten. Tillstyrker förslaget om utredning av kilometerskatt med restitution för tunga fordon. Tillstyrker även fortsatt utredning av miljölåstbilspremier, samt ett demonstrationsprogram för energieffektiva tunga fordon.
- Tillstyrker förslaget att ändra förmånsbeskattningen. Angående bonus-malus tillstyrker de en fortsatt utredning eftersom nuvarande förslag är svårt att överblicka.
- Anser att potentialen för biodrivmedel som redovisas i utredningen är realistisk men svårare att realisera än övriga potentialer. Anser att förslaget med prispremiemodellen är otydligt och bristfälligt analyserat. Tillstyrker en höjning av kvoten för bensin till 9,5 volymprocent vid 2017, samt en höjning av kvoten för diesel till 15 volymprocent. Tillstyrker utredningens förslag om hur kvotplikten ska utvecklas efter 2020, tex att basera den på växthusgasreduktion. Tillstyrker förslaget om att utreda varför användandet av E85 minskar.
- Tillstyrker förslaget att Energimyndigheten och Trafikverket ska utreda stöd till snabbbladdningsstationer, samt att Boverket ska utforma byggregler så att parkeringar vid ny eller ombyggnad förses eller förbereds för laddplatser. Till sist påpekar de att det är viktigt att beakta elens ursprung, dvs om det är fossilt eller förnybart.
- Tillstyrker förslaget att stegvis höja energiskatten på diesel fram till 2020 för att summan av skatterna ska bli densamma som för bensin. Tillstyrker även en utredning av långsiktig beskattning av vägtrafiken samt att effekterna av nuvarande system för reseavdrag ska utredas.

### **FAR**

- Avstår från att yttra sig.

## Formas

- Anser att det är viktigt med fortsatt forsknings- och utvecklingsarbete inom fem områden: (1) Planera städer som minskar efterfrågan på transporter och ger ökad transporteffektivitet, (2) infrastrukturåtgärder och byte av trafikslag, (3) effektivare fordon och energieffektivare framförande av fordon, (4) biodrivmedel, (5) eldrivna vägtransporter.
- Stödjer utredningens förslag om att bilda ett klimatråd.
- Anser att förslaget om stadsmiljöprogram på 30 miljarder kronor bör avsätta medel för uppföljning och utvärdering av programmet.

## Företagarna

- Avstår från att lämna synpunkter.

## Förvaltningsrätten i Växjö

- Anser att beslut om återbetalning/befrielse av miljöpremier för vissa fordon bör kunna överklagas och prövas av domstol innan frågan om verkställighet av ett återbetalningsbeslut initieras.

## Gröna bilister

- Saknar ett djupare perspektiv för brukaren.
- Vill se nya fördubblingsprojekt av kollektivtrafiken efter 2020. Efterfrågar enhetliga betallösningar och mer bekväm kollektivtrafik, samt vill att förmånsbeskattningen ses över och förnyas så att kollektivtrafikkort och cykel kan ingå i detta.
- Anser att bilpooler bör få sänkt moms, förtur till attraktiva parkeringsmöjligheter etc. Vill även att möjligheterna till samåkning stimuleras, i synnerhet i glesbygdsområden.
- Anser att cykelbanorna bör få en högre prioritet och dras för cyklisten på ett funktionellt sätt. Viktigt att höja standarden för cykelbanor, tex gällande sopning.
- Vill ha en tydlig huvudman i Sverige för beteendepåverkande åtgärder gällande människors resande.
- Vad gäller drivmedel anser de att styrningen ska gå främst via beskattningen, där grundprincipen bör vara klimatpåverkan per enhet samt miljö- och hälsopåverkan. Anser att kvotplikten bör baseras på utredningens förslag där växthusgasutsläppen ska minska på ett förväg bestämt sätt, och tycker att systemet ska vara teknikneutralt och därmed fokusera på utsläppen av växthusgaser.
- Håller med utredarna om att en prisprenie är ett bättre styrmedel än kvotplikt för att stimulera de bästa och mest avancerade biodrivmedlen.
- Vill se en skatt på flygets och sjöfartens drivmedel. Samt en ökad beskattning av naturgas så att den motsvarar bensin- och dieselskatten 2020.
- Anser att det är ett bra förslag att höja energiskatten på diesel.
- Vill ha en klimatbaserad bonus-malus-beskattning för drivmedel som baseras per energienhet i livscykelperspektiv (well-to-wheel). Systemet bör öppna för en skatterabatt för biodrivmedel som har hållbarhetsbesked från Energimyndigheten.
- Hävdar att en övergång till eldrift passar bättre för glesbygden (pga "mackdöd") och vill därför betona vikten av att bygga infrastruktur för snabbladning i hela Sverige.
- Vill ha klimat- och ursprungsmärkning vid pumpen som informerar om energiförbrukning.
- Stödjer utredningens första förslag till bonus-malus för nybilsförsäljning som innehåller en registreringskatt på nya fordon. Gröna bilister ser dock hellre att skatten beror på fordonets energiförbrukning.
- Applåderar utredningens förslag för energimärkning av nya bilar.

- Anser att miljöbilsbegreppet ska pensioneras så fort långsiktiga spelregler har satts på plats.
- Vill att fossilberoende bilar ska sluta säljas år 2020.

### **Göteborg energi**

- Ser förnybara drivmedel som en nyckel för att åstadkomma en snabb minskning av de fossila utsläppen, och anser att de har en särställning bland de tre huvudspår som utredningen anger.
- Stödjer utredningens förslag om att bygga vidare på det befintliga kvotpliktssystemet som huvudsakligt styrmedel. Dock anser de att de föreslagna förändringarna genomförs fortare än vad utredningen föreslår. Kvotplikten måste gälla hela perioden fram till 2030, och kvotkurvans utveckling måste vara tillräckligt brant i början av perioden. Framhäver att en utmaning för ett svenskt kvotpliktssystem är att få likviditet i den marknad för certifikat för kvotuppfyllelse som uppstår. Anser att drivmedel ska tilldelas certifikat baserat på utgående klimatprestanda.
- Stödjer förslaget till prispremiemodell, men tycker att det är viktigt att utreda hur denna förhåller sig till andra regelverk, framför allt kvotplikt. Anser att bränslen som produceras inom ramen för prispremiemodellen bör ingå i kvotplikten.
- Anser att det föreliggande direktivförslaget om infrastruktur för alternativa drivmedel belyses för lite i betänkandet.
- Stödjer idén om en energimärkning för bilar. Dock anser de att märkningssystemet bör lägga större vikt vid möjligheterna att använda rena eller höginblandade förnybara bränslen.
- Beklagat att utredningen inte lämnar genomarbetade förslag om hur kollektivtrafiken ska stimuleras.
- Ser stora möjligheter för den tunga trafiken, delvis eftersom den nästan uteslutande är kommersiell och har större omsättning av fordon. Anser att den föreslagna miljölastbilspremiem samt demonstrationsprogrammet är ett steg i rätt riktning.
- Delar utredningens syn på strategin för utbyggnad av laddinfrastruktur.

### **Göteborgs stad**

- Saknar konkreta och genomarbetade förslag, framför allt inom området transportsnålt samhälle och kollektivtrafikens roll.
- Stödjer förslaget om stadsmiljöavtal. Stödjer även förslaget att kommunerna ska få beskatta parkeringsplatser, samt att de ska få möjlighet att ställa krav på transportplaner vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet. Ser även ett behov av att kommunerna får möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpoolsfordon.
- Anser att förslaget om beskattning för bilar är snävt inriktat och ser hellre att bränslen beskattas eftersom det kan gynna sparsam körning. Om en bonus-malus-modell införs förordar de en modell med utveckling av dagens fordonsskatt, miljöbilsdefinition och supermiljöbilspremie, kombinerat med koldioxidifferentierat förmånsvärde.
- Menar att det är angeläget att utredningen går vidare med förslaget om att ändra förmånsbeskattningen då dagens system driver mot ökad bilanvändning. Likaså konstaterar de att nuvarande reseavdrag bidrar till lokaliseringmönster där människor bor längre bort från jobbet. Därför vill de att reseavdraget utvecklas och blir fordonsneutralt.
- Delar utredningens förslag om att bensin och diesel beskattas likvärdigt efter energiinnehåll. Så även för kilometerskatt för tunga fordon.
- Delar utredningens uppfattning att planen för transportinfrastruktur 2014-2015 bör revideras.
- Har ingenting emot förslaget om att tunga miljöfordon och lätta lastbilar med el och/eller laddhybrid drift ska undantas trängselskatt.

- Anser att utökad kvotplikt med inriktning mot klimattendifferentiering och utveckling mot en enda kvot för låginblandning och rena biodrivmedel är bra. Plikten bör gälla hela perioden fram till 2030 och vara tillräckligt brant för att fungera som drivkraft.
- Anser att det är viktigt att klargöra hur prispremierna förhåller sig till andra regelverk, tex kvotplikten, för att kunna bedöma möjliga investeringar.
- Påpekar att behovet av samordning och stöd för utbyggnad av el-laddning är stort.
- Påpekar att utredningen saknar helhetssyn, detta eftersom vi även måste fokusera på att göra något för att ta bort en stor del av det vi redan släppt ut, genom inlagring av pyrolyserad biomassa i jorden samt att på sikt få tillbaka näringsämnen från havet genom att odla energigrödor där.
- Menar att etanolen måste kunna användas i ren form och påpekar att anledningen till att E100 inte används idag är för att det inte är tillåtet.
- För att sätta fart på utvecklingen behöver pumplagen ändras eftersom den nuvarande formen som säger att förnyelsebara bränslen som ska tillhandahållas måste innehålla minst 50 % förnybart, vilket inte främjar fossilfria alternativ. En ändring skulle innebära att E100 kommer ut på marknaden samtidigt som E85 finns kvar.
- Påpekar att låginblandning inte är en lösning utan en återvändsgränd och att vi istället måste satsa på rena biodrivmedel. Låginblandning bör bara användas tillfälligt för att kompensera för glappet mellan produktion och konsumtion av biodrivmedel.
- Anser att stöd till köp av nya bilar inte ska gå till bilar med motorer som är avsedda för fossila bränslen, eller som använder förnyelsebara bränslen på ett effektivt sätt.

### **Jordbruksverket**

- Anser att utredningen inte bör utesluta jordbruksråvaror som inte är energiskog från satsningar för ny teknik i prispremiemodellen. Om den införs anser de att det är viktigt att modellen inte missgynnar befintliga anläggningar och att det inte blir en dubbelfinansiering med andra stöd.
- Menar att landsbygden inklusive glesbygden inte får tillräckligt med utrymme i utredningen. De saknar åtgärden att decentralisera offentlig verksamhet och anser att satsningar på resfria möten och e-handel, samt skatteavdraget för jobbresor möjliggör boende långt från arbetsplatsen och service.
- De anser att kopplingen mellan transporter och arbetsmaskiner borde ha beaktats när det gäller förslag till styrmedel och åtgärder.
- Är positiva till ett kvotpliktssystem för biodrivmedel som utvecklas genom höjda nivåer fram till 2020 och ser möjligheterna i att systemet baseras på växthusgasminskning.
- De förslag på styrmedel eller åtgärder som Jordbruksverket önskar genomförs snarast är: Utredda varför användningen av E85 minskar och införa åtgärder för att öka användningen; att Trafikverket får i uppdrag att ta fram en ny prognos som grund för en reviderad nationell transportplan 2014-2025; att Sverige är pådrivande i att skärpa kraven inom EU:s handel med utsläppsätter samt klimatkrav på flyg och sjöfart.

### **Kammarrätten i Stockholm**

- Påpekar att argumenten för att prispremiemodellen inte utgör en skatt inte är särskilt övertygande, och det kan på goda grunder ifrågasättas om det föreslagna regelverket är förenligt med EU:s statsstödsregler. Därför bör planen anmälas till EU-kommissionen.
- Önskar att beredningen av ärendet kompletteras med remiss till Förvaltningsrätten i Falun och Kammarrätten i Sundsvall eftersom dessa berörs av ett eventuellt införande av registreringskatt.

### **Klimatkommunerna**



- Är positiva till införande av ett bonus-malus-system. Påpekar att det är viktigt att nivån i bonusen och skatten blir tillräckligt hög för att få önskad effekt.
- Tycker att ett stadsmiljöprogram med tillhörande avtal, mål och investeringsstöd är viktigt kommunala och regionala aktörers möjligheter att ställa om. Påpekar att det är viktigt att det blir långsiktigt och inte enbart blir till för de större städerna.
- Ställer sig bakom prispremiemodellen för biodrivmedel.
- Håller med om att laddinfrastrukturen behöver byggas ut.
- Tror att en miljölastbilspremie är viktig för att minska utsläppen från den tunga trafiken.
- Tycker att kilometerskatt är positivt men att förslaget behöver utredas vidare för att få önskad effekt på tung trafik.
- Välkomnar förslaget om att kommuner tillåts beskatta parkeringsplatser. Är även positiva till att Trafikverket ska få fortsätta att stödja kommunerna i införandet av bilpooler och att Trafikverket får i uppdrag att utreda om kommuner kan upplåta parkeringsplatser för bilpooler.
- Håller med om att förmånsbeskattningen behöver ändras, och vill att den istället ska gynna hållbart resande.
- Tycker att reseavdraget borde vara transportslagsneutralt, klimatstyrt och främja hållbart resande och efterlyser ett konkret förslag om det.
- Är mycket positiva till att Trafikverket förslås få i uppdrag att revidera 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. Ser ett behov av insatser för att stärka beställarkompetensen.
- Saknar fokus på kollektivtrafik och beteendeförändring i form av mobility management. De saknar även en tydlig ansats att minska trafikvolymerna, inte bara att effektivisera dem och göra dem mer klimatsmarta. Efterlyser konkreta åtgärder som främjar kollektivt resande, både inom och mellan städer.

### **Kommerskollegium**

- Anser att det är ineffektivt att särskilt rikta in sig på styrmedel som främjar inhemsk produktion av biodrivmedel. Vill istället verka för lägre tullar på biobränslen och minskade subventioner för att öka tillgången av biobränslen på en global nivå. Anser att biodrivmedel bör produceras utifrån den råvara och mark som är mest lämplig och exporteras av de länder som har bäst förutsättningar.
- Anser att den EU-rättsliga analysen av prispremiemodellen bör utredas ytterligare.
- Föreslår att förslaget om anmälningsplikt av kvotpliktssystemet remitteras igen i ett senare beredningsskede.

### **Konjunkturinstitutet**

- Påpekar att det är viktigt med internationellt samarbete kring teknikutveckling för att ett litet land som Sverige ska kunna ställa om till en fossilfri fordonsflotta. De ifrågasätter hur realistisk målsättningen om en fossiloberoende fordonsflotta är, eftersom den innebär att Sverige går 20 år föra andra EU-länder.
- Påpekar att ett separat klimatmål för transportsektorn ökar kostnaderna för att minska utsläppen av växthusgaser.
- Påpekar att utredningens potentialberäkningar för hur samhällsplanering och stadsplanering kan minska personbilstrafiken står i stark kontrast till den ökning som nuvarande trafikprognoser visar på.
- Menar att styrmedelsförslagen inte uppfyller utredningsdirektivets krav på att grunden för omställningen bör utgöras av kostnadseffektiva och generellt verkande styrmedel som sätter ett pris på utsläppen av växthusgaser. Ifrågasätter att generellt verkande styrmedel såsom koldioxidskatt lyser med sin frånvaro i utredningen.

- Saknar en samhällsekonomisk analys av de totala kostnaderna för den stora mängden styrmedel som utredningen föreslår.

### **Konkurrensverket**

- Önskar en utvärdering av befintliga styrmedels effekter och vilka effekter som uppstår när nya styrmedel ska samverka med dessa, eftersom detta riskerar att snedvrider konkurrensen mellan företag och nationer samt orsaka målkonflikter och effektivitetsförluster.
- Ser ingen poäng med att ha ett stort antal styrmedel, utan förordar effektiva styrmedel som styr direkt mot problemets utsläppskälla. Instämmer därför i förslaget om en särskild utredning avseende höjning av koldioxidskatten.
- Förordar teknikneutrala styrmedel och stöder utredningens förslag om en höjning av energiskatt på fossil fordonsgas, samt förändrade avdragsbestämmelser för HVO.
- Instämmer i behovet av ytterligare utredning av prispremiemodellen. Ställer sig tveksam till att i ett betänkande nämna vilka företag som kan vara lämpliga för att bli förmånstagare i en prispremiemodell.
- Anser att stöd, information och vägledning om offentlig upphandling behöver koncentreras, förbättras och förstärkas. Påpekar att ett samlat upphandlingsstöd självklart ska inkludera hållbarhetsfrågor.

### **Konsumentverket**

- Anser att det hade varit önskvärt med en analys av indirekta effekter av utredningens förslag, vilka påverkar konsumenter och hushållens ekonomi.
- Bifaller utredningens förslag att energiförbrukning per avståndsenhet ska vara informationsbärande i en framtida märkning av lätta fordon. Anser att det internationella perspektivet bör behandlas i det fortsatta utredningsarbetet för en implementering av energimärkningen. Dels på grund av eventuella framtida förändringar av EU-direktivet som ligger till grund för information till konsument om bilars egenskaper. Dels på grund av att internet och informationskällor i utlandet för en större betydelse för informationsinhämtning vid bilköp.

### **KTH**

- Påpekar att det är viktigt att konstatera att de förslag som läggs i utredningen inte räcker för att nå varken de mål som utredningen satt upp eller de långsiktiga målen. Därför påpekar de att det är viktigt att fortsätta arbetet med att ta fram nya förslag samtidigt som man inför åtgärder.
- Anser att bonus-malus-systemet sannolikt är en god idé, men önskar att utformning och prognoserade konsekvenser utreds vidare. Påpekar dock att det är oklart vilket marknadsmisslyckande som bonus-malus-systemet vill åtgärda som inte en koldioxidskatt på bränsle hade kunnat åtgärda. Påpekar också att det finns en risk för att nybilsförsäljare kompenserar genom att höja priset på lågbeskattade bilar och sänka priset på högbeskattade bilar.
- Tillstyrker förslaget om att införa verkningsfulla styrmedel för flyget, om förhandlingarna i ICAO inte når ett genombrott.
- Delar uppfattningen att Trafikverket ska få i uppdrag att ta fram en ny prognos/scenario som är förenlig med klimatmålen.
- Påpekar att forskning och utveckling behöver stödjas eftersom det är viktigt för att nå de långsiktiga målen.

### **Kungliga skogs- och lantbruksakademin**

- Anser att det är viktigt att belysa ekonomiska, miljömässiga och sociala effekter av en ökad inhemsk produktion av biodrivmedelsproduktion.

- Anser att det är av yttersta vikt att säkerställa konkurrenskraftiga transporter för de areella näringarna, dvs skogs- och jordbruk och därtill knuten verksamhet, som samtidigt innebär minimal belastning på miljön.
- Påpekar att tempot för omställningen till biodrivmedel måste höjas för att uppsatta mål ska kunna nås.
- Understryker vikten av att styrmedel för biodrivmedel bör fokusera på faktisk klimatprestanda snarare än råvara, produktionsteknik eller så kallad generationstillhörighet. Huvudprincipen för styrmedel bör riktas mot efterfrågesidan och att riktade stöd mot utbudssidan endast bör användas i undantagsfall.
- Påpekar att den föreslagna kvotpliktskurvan för biodrivmedel i utredningen inte utgör någon större utmaning med utgångspunkt i dagens tillväxttakt för biodrivmedelsanvändning. De påpekar dock att det är viktigt att börja bygga upp en stark inhemsk produktion för att säkra transportsektorns energiförsörjning på längre sikt.
- Påpekar att det är viktigt att regelverken är teknik- och råvaruneutrala, så skogs- och jordbruksnäringens möjligheter att optimera sina värdekedjor inte försvåras genom inlåsnings som skapas av detaljstyrning. Påpekar också att teknikutvecklingen inte avspeglas fullt ut i utredningen.
- Påpekar att det är angeläget att priserna på transporter av biomassa inte fördyras för att möjliggöra en kostnadseffektiv, inhemsk produktion av biodrivmedel.
- Menar att behovet av att ersätta fossila drivmedel för tunga transporter kan förväntas bli större än vad utredningen beräknat, vilket borde öka efterfrågan på biodrivmedel. Alternativ som längre och tyngre fordon bör främjas menar de.
- Påpekar att en minskning av persontransporterna med bil är mer trolig att genomföra genom förtätning av städer, förbättrad kollektivtrafik och nya ägandeformer av fordon, tex bilpooler.
- Påpekar att följande kriterier borde gälla för styrmedel av biodrivmedel: Klimatbaserade och kostnadseffektiva; teknik- och råvaruneutrala; balansera miljö, konkurrenskraft och energitrygghet; EU-kompatibla.
- Påpekar att det är naturligt att det offentliga tar ett större ansvar i de tidigare utvecklingsfaserna av nya produktionstekniker, medan näringslivet succesivt tar ett större ansvar i de senare faserna. Anser att den föreslagna prispremiemodellen eller motsvarande eventuellt bör införas.

### **LRF och LRF skogsägarna**

- Påpekar att omställningen av energisystem måste baseras på stabila spelregler i samklang med våra konkurrentländer inom EU. Menar även att potentialen att öka uttaget av hållbar biomassa från jord- och skogsbruket är stor, vilket utredningen påpekar.
- Anser att generellt verkande styrmedel som sätter pris på utsläppen bör vara grunden för omställningen. Riktade stöd utöver de generella styrmedlen kan dock vara motiverade för att få till stånd de investeringar som behövs i ny teknik.
- Påpekar att biodrivmedlens klimatprestanda bör vara styrande för utvecklingen, inte vilken teknik som använts eller råvaran.
- Vill att kvotplikten successivt höjs till motsvarande 20 procent vid 2020 och baseras på faktisk klimatreduktion. Den prispremiemodell som utredningen föreslår anser LRF bör fortsätta utredas.
- Konstaterar att utredningen till stor del fokuserar på åtgärder för framtida transportbehov i städer och tätorter, och menar att regioner och sektorer som saknar väl utbyggd infrastruktur bör ges särskild hänsyn vid utformning av styrmedel.
- Har svårt att se att transportbehovet ska minska framöver i samband med fortsatt positiv ekonomisk utveckling, framför allt för tunga transporter. Ser dock att längre och tyngre lastbilar kan öka transporteffektiviteten och minska behovet.

- Påpekar att kilometerskatten är en avståndsskatt som skulle slå hårt mot landsbygd. Vill hellre se satsningar på investeringsstöd till klimat- och miljösmarta lösningar som tex bredband och hybridbilar.

### **Lantmännen**

- Anser att klimatinriktade styrmedel för biodrivmedel bör införas senast 2015, för att få de mest kostnadseffektiva lösningarna.
- Menar att E10 bör vara standardbensinen inom två år, eftersom det är en av de mest kostnadseffektiva åtgärderna för minskade utsläpp då E10 kan användas i huvudparten av dagens personbilsflotta.
- Vill öka användningen av E85 med bättre nationella styrmedel och en konsekvent politik.
- Menar att Sverige kan öka produktionen av biodrivmedel tiofalt redan på kort sikt och att vi vinner på att leda utvecklingen av biodrivmedel och fordon.
- Anser att utvecklingen av tekniker för att använda andra råvaror än grödor för produktion av biodrivmedel bör tillföras mer stöd i FoU-faserna men menar att det är tveksamt om dessa bör få extra stöd eller särskilda styrmedel i industriell och kommersiell fas eftersom teknikneutralitet är eftersträvanvärt.
- Påpekar att satsningar på FoU för biodrivmedel behövs, men att en ökad produktion och användning av befintliga tekniker kan ske redan nu, parallellt med FoU-satsningar.
- Påpekar att nuvarande styrmedel som gynnar bensin- och dieslbilar, som förvisso blir snålare, är omöjligt att förena med målet om fossiloberoende.

### **Lastfordonsgruppen**

- Är positiva till satsningar på att miljöanpassa alla typer av transporter, och anser att även flyg- och båttransporter bör beaktas i utredningen.
- Ser positivt på att bidra till att utveckla lösningar för intermodala transporter, särskilt vill de poängtera nyttan av att utveckla och effektivisera processen med att snabbt växla mellan olika transportslag, tex från väg till järnväg och vice versa.
- Anser att man generellt bör tillåta högre totalvikter på vissa vägsträckor för att minska miljöpåverkan.
- Påpekar att miljöanpassning av lastbilstransporter kräver konsistenta och målinriktade satsningar, på grund av att utfallet av miljöinvesteringar måste kunna förutspås. Anser även att man med ekonomiska styrmedel och lagstiftning bör gynna användningen av miljöanpassade fordon och därmed öka konkurrenskraften för miljöanpassade transporter.

### **Lunds universitet**

- Lunds universitet anser att det är relevant med strategier som spänner över flera politikområden.
- Påpekar att folkhälsovinstens storlek beror på hur omställningen utformas och därför efterfrågas allt oftare att policies för klimat och luftföroreningar koordineras så att synergieffekten ska bli så stor som möjligt. Vill framhålla att hälsovinster och ekonomiska konsekvenser bör inkluderas i bedömningen av utredningens kostnadsberäkningar.
- Menar att det saknas en bedömning för hur genomförbara de föreslagna åtgärderna är och hur snabbt de föreslagna förändringarna i infrastruktur kan genomföras.
- Medicinska fakulteten ställer sig positiva till vägtullar eftersom de tenderar att minska luftföroreningarna. Däremot är de tveksamma till en viktdifferentiering av koldioxidskatten för personbilar, och ser även att det finns skäl att se över kriterierna för veteranbilssubventioneringen eftersom äldre bilar har stora utsläpp.

- Medicinska fakulteten ställer sig positiva till en elektrifiering av fordonsflottan men vill påpeka att det ur ett brett folkhälsoperspektiv är angeläget att elen produceras på ett sådant sätt att luftföroreningsproblematiken inte flyttas till andra länder.
- Medicinska fakulteten är positiv till utredningens förslag om en stadsplanering för ett minskat bilåkande eftersom det skulle gynna folkhälsan på många sätt. De hade däremot även gärna sett ett förslag där dagens reseavdrag gjordes om så att det blev oberoende av färdstätt.
- Centrum för miljö- och klimatforskning saknar en strategi för hur importerade råvaror ska bedömas ur hållbarhetssynpunkt och om dessa kan ersättas för att uppnå en hållbar fossilfri energitillgång.

### **Länsstyrelsen Dalarnas län**

- Vill särskilt poängtera vikten av att implementeringen av föreslagna åtgärder sker skyndsamt och de instämmer i att ett paket av styrmedel behövs och ser positivt på ambitionen att särskilt lyfta åtgärder med goda synergieffekter med andra samhällsmål.
- Delar uppfattningen att den nationella transportplanen bör revideras.
- Anser att nyttan med utvecklingen mot tätare mer funktionsblandade städer och tätorter motiverar ett ökat stöd inom ramen för stadsmiljöprogrammet.
- Föreslår att plan- och bygglagen (PBL) ändras så att det framgår att energi- och klimatfrågor är ett allmänt intresse.
- Hade önskat att utredningen diskuterade effekten av transporter som en följd av stora nationella politiska beslut och hur dessa kan miljökonsekvensbedömas.
- Delar utredningens uppfattning att beskattning av koldioxid behöver kompletteras med andra typer av styrmedel för att få önskad effekt inom transportsektorn. Delar även utredningens uppfattning att koldioxidskatten kommer få en allt mindre trafikdämpande och energiminskade effekt.
- Tillstyrker förslaget gällande utredning om kilometerskatt med restitution för tunga fordon. Vill poängtera vikten av att analysera styrmedlets påverkan på företag.
- Välkomnar bonus-malus-systemet samt tilläggspremien för bränsleflexibilitet.
- Föreslår att de krav som finns på energieffektivitet gällande elbilar idag behålls.
- Tillstyrker en utredning om höjda nivåer för kvotplikten.
- Föreslår att möjligheten till att använda konverteringsstöd för att gamla motorer ska kunna köras på etanol utreds.
- Påpekar att det finns ett behov av forskning och ökad kunskap gällande hur kollektivtrafik kan möta behoven i glesbygden, samt att utredningen behöver kompletteras med konkreta förslag till en nationell samordning av betalningssystem inom kollektivtrafiken.
- Menar att en viktig åtgärd för godstransporter är en revidering av den nationella transportplanen, med fokus på ökat underhåll till järnvägen.
- Föreslår att riktlinjerna för offentlig upphandling av varor och tjänster ändras så att krav på transporter enkelt kan ställas även vid dessa inköp.

### **Länsstyrelsen Jämtland**

- Vill särskilt poängtera vikten av att implementeringen av föreslagna åtgärder bör ske skyndsamt och instämmer i att ett paket av styrmedel behövs.
- Vill poängtera betydelsen av att området hållbar stadsutveckling breddas till hållbar samhällsplanering för att inte ge landsbygdsutvecklingen en marginaliserad roll.
- Menar att insatser bör sättas in för att undersöka olika storlekar vid produktion av biodrivmedel så att man inte låser sig vid enbart storskaliga alternativ.
- Ser det som angeläget att införa en prispremiemodell i enlighet med utredningens förslag, och påpekar att det är viktigt att modellen inte låser fast sig vid enskilda råvaror, produktionstekniker eller generationstillhörigheter.

- För att stimulera produktion av inhemska biodrivmedel anser de att en kvotplikt ska införas skyndsamt.
- Ser det som angeläget att införa ett bonus-malus-system som är kostnadsneutralt för att lyfta fram effektivare fordon.
- Anser att det är olyckligt att utredningen föreslår att medlen för stadsmiljöavtal bör fördelas efter befolkningsstorlek eftersom kommuner med färre invånare redan har sämre möjligheter att prioritera hållbarhetsfrågor.
- Ser det som angeläget att drivande stödformer i form av bidrag för såväl metangaspumpar, uppgraderingsanläggningar samt laddstolpar används för att underlätta den fortsatta omställningen.
- Konstaterar att Trafikverkets transportplan inte är lagd för att stimulera en kraftig reduktion av CO<sub>2</sub>-utsläpp från vägtrafik och vill att den revideras.
- Saknar konkreta förslag för att stimulera och motivera kollektivt resande, resfria möten samåkning, gång och cykel.
- Delar utredningens uppfattning att det vore bra att jordbruksmark som nu är i träda utnyttjas för bioenergiproduktion med växtslag som bibehåller markens användbarhet för livsmedelsproduktion.

### **Länsstyrelsen Norrbotten**

- Saknar ett underbyggt resonemang, en analys, och redovisning av kostnader och nyttan till följd av förslag, dvs en samhällsekonomisk analys.
- Föreslår att en samlad tidsplan för genomförande upprättas.
- Menar att förutsättningar för att öka ett hållbart uttag av biomassa för produktion av biodrivmedel bör utredas vidare.
- Hävdar att utredningens ambitioner och skarpa analys av samhällsplaneringen inte återspeglas av åtgärdsförslagen. Menar att utredningen fokuserar mer på stadsplanering än samhällsplanering.
- Påpekar att den nationella transportplanen måste få ett tydligare fokus mot uppsatta klimatmål om målen i denna utredning ska kunna uppnås.
- Anser att området biodrivmedel är i särskilt behov av relativt snabba åtgärder, styrmedel och långsiktiga spelregler.
- Är i princip positiv till utredningens förslag på kvotplikt och prisprenie. Påpekar att kvotplikten bör baseras på växthusgasutsläpp för att driva utvecklingen mot biodrivmedel med störst klimatnytta.
- Anser att en utredning bör tillsättas för att undersöka möjligheterna för att plan- och bygglagen omformuleras så att det framgår att en minskning av biltrafiken är av allmänt intresse.

### **Länsstyrelsen Stockholm**

- Delar i stort utredningens bedömningar och är positiv till merparten av åtgärdsförslagen, men är tveksamma till om de föreslagna åtgärderna för att minska transporter är tillräckliga för att nå uppsatta mål.
- Vill att förslagen om stadsmiljömål och stadsmiljöprogram genomförs, men vill utöka såväl fokus som avsatta medel avsevärt för önskad effekt.
- Vill samordna länstransportplanerna med de regionala utvecklingsplanerna och se över om tilldelning av statliga medel för infrastrukturinvesteringar kan prioriteras så att planerna sammantaget bidrar till uppsatta mål. Delar utredningens slutsats att länsstyrelsen bör ges bättre förutsättningar i den sektorsövergripande planeringen och dess samordning, samt anser att det är länsstyrelsen som bör ansvara för uppföljning av stadsmiljömålet samt om de regionala länstransportplanerna uppfyller målet.
- Vill utreda hur det ska kunna garanteras att miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen för regionala och nationella transportplaner är av god kvalitet och uppfyller miljöbalkens bestämmelser.

- Vill förstärka åtgärdsförslagen för att gynna omställningen till en mer attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Saknar även förslag som främjar elcyklar, elmopeder och eldrivna packcyklar.
- Vill ge Trafikverket möjlighet att utnyttja medel för att finansiera åtgärder inom fyrstegsprincipen.
- Påpekar att utredningens tyngd ligger på ett bonus-malus-system men hade gärna sett ett större fokus på att minska behovet av transporter, bland annat genom stadsmiljöavtalen och stadsmiljömålen. Länsstyrelsen anser dock att principen bonus-malus är bra.
- Saknar åtgärder för att gynna en ökad biogasproduktion och anser att förslaget om prispremie och kvotplikt innebär en inlåsnings effekt för drivmedelsdistributörer som leder till att innovations- och investeringsviljan kan bli svag för helt nya biodrivmedel.
- Tillstyrker förslagen kring energieffektivisering av tunga fordon, men skulle även vilja se förslag på en miljöbusspremie.

### **Länsstyrelsen Västra Götaland**

- Instämmer i behovet av en palett av styrmedel, men saknar en samlad tidsplan för kommande utredningar och genomförande och föreslår att en sådan upprättas.
- Påpekar att en minskning av behovet av transporter, särskilt i städerna, ger så många positiva samhällseffekter att det bör prioriteras högre. Därför är det även viktigt att minimera de transporter som drivs med förnybara medel.
- Anser att det är särskilt prioriterat att genomföra stadsmiljömål och stadsmiljöprogram, men att även utöka avsatta medel avsevärt för önskad effekt. Påpekar även att den nationella planeringen av transportinfrastruktur ska bidra till en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Kopplingen mellan de regionala utvecklingsplanerna och länsplanerna behöver stärkas för att säkerställa intentionerna i åtgärdsdirektivet.
- Ser ett behov av att förstärka åtgärdspaletten för att gynna omställningen till en mer attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Anser att det är en allvarlig brist att utredningen inte lägger några konkreta förslag. Vill även se tydligare lagkrav på exempelvis kollektivtrafik vid nyexploatering och hinder mot etablering av externhandel. Menar även att kollektivtrafiken samt gång- och cykelvägar behöver byggas ut tidigt när nya områden planeras.
- Poängterar att hållbara städer kräver en hållbar landsbygd.
- Delar utredningens slutsats att länsstyrelsen bör ges bättre förutsättningar i den sektorsövergripande planeringen och dess samordning med nationella mål, men anser att förslaget bör förtydligas. Anser att det är naturligt att avtal om stadsmiljöprogram tecknas mellan länsstyrelsen och kommunerna och att länsstyrelsen bör ansvara för uppföljningen av stadsmiljömålet.
- Delar inte slutsatserna att breda satsningar på lokal och regional tåg- och busstrafik ger större miljöeffekter än satsningar på höghastighetståg utan ser ett behov av att utveckla dessa parallellt.
- Delar inte utredningens bedömning att batteridrivna elfordon endast utgör ett nischfordon och menar tvärtom utredningen att det är viktigt med en skyndsam utbyggnad av snabbbladdare.
- Påpekar att utredningens tyngd ligger på bonus-malus-system för bilar, men hade gärna sett ett större fokus på att minska transportbehovet. Anser dock att principen bonus-malus är bra.
- Tillstyrker en utredning om kilometerskatt för tunga fordon.
- Tillstyrker utredningens förslag att omedelbart höja supermiljöbilspremien.
- Tillstyrker förslaget om energimärkning av nya lätta fordon, och vill att Sverige strävar efter en samordning inom EU för en gemensam standard.

- Tillstyrker en utökad kvotplikt. Tillstyrker även förslaget om att utreda frågan om kvotplikt för flygbränslen och sjöfart som används i inhemsk trafik.
- Tillstyrker förslaget om längre och tyngre lastbilar.
- Stödjer utredningens slutsats att dagens reseavdragssystem behöver ses över.
- Tillstyrker förslagen om ett klimatråd och om kontrollstationer.

### **Magnus Nilsson Produktion**

- Föreslår en höjning av fordonsskatten för dieslbilar eftersom nuvarande skatteregler starkt gynnar dieslbilar. Påpekar att utredningen inte bejakar nackdelarna med den pågående dieselifieringen av bilparken.
- Vill att en heltäckande kvotplikt för biodrivmedel eller ett "cap-and-trade"-system för "fossila drivmedelsrätter" införs, och påpekar att det är bättre än höjd CO<sub>2</sub>-skatt. Menar att kvotplikten så snart som möjligt bör omfatta alla drivmedel, samt att premier och bonusar till biodrivmedelsproducenter bör undvikas.
- Vill införa en CO<sub>2</sub>-relaterad registreringskatt (högre för dieslbilar) och menar att det är bättre än bonus-malus.
- Menar att man bör verka för att flexfuel blir obligatoriskt på nya bensinbilar i EU. Samt att man bör verka för att EU:s medlemsstater långsiktigt får rätt att basera dieselskatten för tunga fordon på den förbrukade mängden bränsle.
- Påpekar att man bör verka för samma hållbarhetskrav vid allt gynnande av bioenergi eftersom samma hållbarhetskrav bör ställa på biomassabaserade bränslen oavsett inom vilken verksamhet de anses ge nollutsläpp och därför får ta del av förmåner.
- Menar att man bör verka för att iLUC-effekter integreras i hållbarhetskrav så att biodrivmedel med höga livscykelutsläpp inte gynnas, eftersom iLUC-effekten varierar kraftigt mellan olika biodrivmedel.
- Vill att reseavdraget anpassas till drivmedelskostnad per km, eftersom nuvarande reseavdrag innebär en orimlig subvention som saboterar klimatpolitiken.
- Vill införa ett incitament som påskyndar introduktionen av bensinbilar som klarar Euro 6c-normen.

### **Malmö Stad**

- Är tveksamma till om styrmedlen är tillräckliga för att nå de ambitiösa målen och anser att avsaknaden av en tydlig tidsplan och övergripande strategi är en klar brist.
- Anser att stadsmiljömål och stadsmiljöavtal anses vara de mest intressanta förslagen ur ett kommunalt perspektiv. I övrigt anses de mjuka perspektiven såsom hälsoaspekter samt metoder för beteendepåverkan ta alldeles för lite plats i rapporten. Undrar varför utredningen inte lämnar några förslag inom kollektivtrafikområdet.
- Efterfrågar ett mål kring resefördelning mellan bil, kollektivtrafik, cykel och gång. Menar att en ökad koppling mellan trafikslag och uppmuntran till intermodalt resande är en nyckel till att göra vårt transportsystem attraktivt och hållbart. Påpekar också att stadsmiljömålen bör beakta att befolkningsökning bidrar till ökad gång, cykel och kollektivtrafik.
- Påpekar att det är bra att reglerna och lagstiftningen kring laddningsinfrastruktur utvecklas och tydliggörs, och menar att det är viktigt att undanröja administrativa hinder för införandet av elbilsinfrastruktur.
- Ställer sig bakom utredningens förslag att ge kommuner möjlighet att ställa krav på transportplaner.
- Anser att en koldioxidifferentiering av fordonsskatten bör införas, samtidigt som en miljölåstbilspremie är en intressant idé.
- Är positiva till att utredningen kritiserar den nationella transportplanen för att inte stödja utvecklingen mot klimatmålen.
- Välkomnar ett nationellt råd för att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken.



### **Motorbranschens Riksförbund**

- Konstaterar att Sveriges klimatmål är långt högre satta än EU:s och påpekar vikten av unionsgemensamma standarder för bland annat elfordon och biodrivmedel. Påpekar att det innebär stora risker för Sverige att gå så mycket fortare fram än resten av vår omvärld.
- Saknar en samhällsekonomisk analys som tar upp kostnader och nyttor som uppkommer till följd av de olika förslagen.
- Påpekar att det krävs mycket kraftiga styrmedel för att nå målet, vilket de hävdar att utredningen inte har presenterat. Menar att de förslag som utredningen föreslår är allt för kortsiktiga och har till stor del fokuserat på nybilsförsäljningen av personbilar. De anser att utredningen borde ha lämnat förslag till åtgärder och styrmedel även inom godstransportområdet.
- Menar att utredningen inte nog har betonat vikten av en förnyelse av fordonsparken vilket är en grundförutsättning för att kunna nå målet.
- Påpekar att utredningen talar om ett ökat kollektivtrafikresande menar att den inte har beskrivit hur detta ska gå till.
- Motsätter sig förslaget om att införa registreringskatt på nya fordon som en komponent i ett bonus-malus-system, och menar att nuvarande system med koldioxidbaserad fordonsskatt kan användas som bonus-malus.
- Stödjer utredningens förslag att införa en miljölastbilspremie för tunga hybrid- och ellastbilar samt lastbilar som kan gå på gas eller etanol.
- Stödjer idén om att bilda ett klimatråd.
- Stödjer inte utredningens resonemang om reseavdrag utan tycker snarare att det bör höjas.
- Delar inte utredningens syn att det kommer behövas en kilometerskatt för lätta fordon på sikt.
- Anser att man i första hand bör behålla skattefrihet för höginblandade biodrivmedel och när det gäller låginblandning av biodrivmedel är det tekniska begränsningar som styr i vilket tempo det kan ske.

### **Motorhistoriska Riksförbundet**

- Föreslår att de historiska fordonen inte avsiktligt eller oavsiktligt drabbas av bestämmelser som begränsar eller försvårar bevarandet av dem.
- Föreslår att regeringen klargör att de historiska fordonen får köras på fossila drivmedel efter 2030 och att de undantas registrerings- och fordonsskatt.

### **National Electric Vehicles Sweden, NEVS**

- Påpekar att det krävs tydliga incitament för att främja köp av elbilar, parallellt med införandet av statliga stöd för uppförande av normal- och snabbbladdningsinfrastruktur.
- Uppfattar att målsättningen bör vara att samtliga fordonsbränslen och transporter ska vara klimatneutrala till 2030.
- Vill se tydligare incitament i bonus-malus-modellen för att främja en ren eldrift.
- Påpekar att det saknas förslag på incitament för att stimulera utbyggnad av snabbbladdstationer för rena elfordon vilket krävs för att göra elbilsägande möjligt för fler. Poängterar att EU-parlamentet har godkänt direktivet för utbyggnad av infrastruktur för elfordon och att samtliga medlemsländer senast 2020 ska ha en utbyggd infrastruktur för snabbbladdning av elfordon.
- För att främja rena elfordon vill de att infrastruktur för normal- och snabbbladdning subventioneras samt att supermiljöbilspremien höjs samt att ett bonus-malus-system införs där bonusen ska vara kopplad till fordonets fossilfria räckvidd. Till sist vill de ha vägavgifter utifrån trängsel, buller och partikelutsläpp.

## Naturskyddsföreningen

- Är kritiska till att det saknas konkreta åtgärdsförslag som behövs för att kunna uppnå målet om en fossilfri fordonstrafik 2030. Menar att utredningen borde ha presenterat ett förslag på höjdkoldioxidskatt.
- Anser att en höjd energiskatt på diesel samt HVO skattemässigt bör behandlas på samma sätt som övriga biodrivmedel.
- Påpekar att kilometerskatt för tunga fordon bör införas.
- Angående bonus-malus-system anser de att systemets gränser bör revideras regelbundet, att ingen viktdifferentiering bör införas i systemet, att supermiljöbilspremierna höjs nu och avskaffas när bonus-malus införs, att den årliga fordonsskatten behålls som idag och att en bonus-malus för lätta lastbilar och bussar utreds.
- Anser att upphandlingskrav i offentlig verksamhet på miljöanpassade fordon bör införas som ett obligatorium.
- Menar att förslaget om en successivt skärpt kvotplikt är nödvändigt och att skärpningen bör fastställas gradvis så att 100% kvotplikt är uppnått 2030. Anser även att en prispremiemodell för bibränslen bör genomföras.
- Anser att förslag till stöd för att påskynda en utbyggd laddinfrastruktur är bra och ser positivt på utvidgade försök mer elektrifierade vägar för tunga fordon.
- Tycker att förslaget att anslå statliga medel till stadsmiljöavtal är mycket intressant.
- Menar att förslaget att befria alternativt drivna tunga lastbilar och elektriska lätta lastbilar från trängselskatt är tveksamt. Menar vidare att en förutsättning för att längre och tyngre lastbilar ska kunna övervägas för längre transporter är att lastbilarna konstrueras för drift på elektrifierade vägar.
- Vill att reseavdraget utreds och görs avståndsbaserat eller avskaffas helt.
- Vill även få till stånd en generell hastighetssänkning i större städer.
- Stödjer till fullo utredningens kritik att den nationella transportplanen för åren 2014-2025 bygger på en prognos som inte är förenlig med klimatmålen samt att planen behöver göras om.

## Naturvårdsverket

- Tillstyrker i princip alla förslag som utredningen lägger fram. Anser att det är viktigt att det formuleras mer konkreta utvecklingsmål för de olika typer av omställningar som behövs för att utsläppsmålet ska kunna nås, och tillstyrker därför att det utvecklas ett särskilt stadsmiljömål och mål för biodrivmedel.
- Tillstyrker förslaget att utreda en höjning av nivån på koldioxidskatten och menar att en sådan utredning bör ske skyndsamt. Påpekar att det även finns andra skäl att utreda höjningar av koldioxidskatten är de som utredningen framför.
- Förespråkar att ett bonus-malus-system förverkligas genom en ny registreringskatt och anser att en kilometerskatt är ett prioriterat styrmedel som bör införas.
- Anser att förslagen om utökad kvotplikt och prispremiemodellen för biodrivmedel är bra eftersom det krävs en ökad användning av biodrivmedel om målet ska kunna nås. De anser dock att förslagen behöver utredas vidare, bland annat med anledning av att undersöka hur de två styrmedlen kommer samspela.
- Anser att det är angeläget att fordonsgas beskattas på samma sätt som bensin, framför allt eftersom det uppkommer utsläpp av metangas vid produktion och användning.
- Stödjer utredningens förslag till energimärkning av personbilar, och påpekar att det är viktigt att märkning av bilar blir tydligare och enhetligare än idag.
- Tillstyrker utredningens förslag att en nationell samordnare utses på området och att en handlingsplan tas fram.
- Tillstyrker förslaget att en utredning tillsätts för att analysera vilka effekter på klimatet det nuvarande reseavdraget har.

## **Nestle Oil**

- Påpekar att det är avgörande med moderna och långsiktiga styrmedel, och att de inte ska utformas i strid med den inre marknadens regler och EU:s allmänna princip om likabehandling. Menar att det viktigaste är långsiktiga spelregler för höginblandade drivmedel.
- Vill se en fördjupad utredning som undersöker konsekvenserna av en omställning ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.
- Är kritiska till den föreslagna utformningen av kvotpliktslagen i utredningen eftersom det diskriminerar HVO. Vidare ser de hellre att Sverige arbetar för ett harmoniserat kvotpliktsystem mellan medlemsländerna i EU istället för att Sverige skapar sitt eget, förslagsvis genom ett nordiskt samarbete inledningsvis. Vill att ett införande av kvotpliktscertifikathandel utreds omgående, samt anser att det bör utredas vidare om livscykelutsläpp kan ersätta volymbaserade mått.
- Är kritiska till den föreslagna prispremiemodellen eftersom den står i strid mot EU:s gällande statsstödsregler och WTO-reglerna.

## **Näringslivets Regelnämnd**

- Påpekar att flera av de förslag som utredningen lämnar bör vidareutvecklas och utredas vidare innan ytterligare beslut fattas, till exempel kvotpliktskrav och hur punktskattesystemet påverkas och kan påverka.
- Anser att det fortfarande råder osäkerhet om vilken påverkan 80-procentmålet som sådant för det svenska transportbehovet och transportnäringen.

## **Näringslivets transportråd, Skogsindustrierna, Svemin, Jernkontoret, Innovations- och kemiindustrierna**

- Anser att Sverige ska verka för mer effektiva fordon eftersom de inte delar utredningens strävan om ett transportsnålt samhälle. Påpekar att styrmedel ska riktas mot utsläpp, inte mot transporter i sig, samt att de ska grundas på konsekvensanalyser.
- Menar att de viktigaste medlen för att påverka utvecklingen av transporter är effektiviseringar, teknisk utveckling och ett förtroendefullt samarbete mellan de olika aktörerna. Menar att lagstiftare kan medverka genom att tillåta längre och tyngre fordon för väg- och järnvägstransporter samt att de kan hjälpa till och lägga en kapacitetsstark infrastruktur.
- Menar att transportslagen behöver utvecklas och ges möjlighet till ökad intermodalitet och underlätta byte av drivmedel.
- Påpekar att det saknas en konsekvensanalys av hur olika föreslagna drivmedel påverkar näringslivet.
- Är positiva till att införa individuell mätning av elförbrukning för tåg, eftersom det utan mätning är svårt att effektivisera sin energianvändning.
- Menar att elvägar är en framtida möjlighet och att regering, riksdag och Trafikverket bör stötta projekt för innovationsupphandling i detta område.
- Är emot en kilometerskatt eftersom de anser att det är utsläppen som bör reduceras och inte transportererna i sig.
- Påpekar att en höjning av dieselskatten skulle ge stora negativa effekter på svensk industri.

## **Perstorp**

- Tror att biodiesel i form av B100 starkt kan bidra till en snabb minskning av användning av fossil diesel i tunga fordon, genom att direkt kunna användas av befintliga fordon och med befintlig infrastruktur.
- Anser att det bästa och enklaste sättet att uppnå ambitionen är att säkerställa en kostnadsskillnad mellan fossilt och ickefossilt med hjälp av en tillräckligt hög CO<sub>2</sub>-skatt.

- Menar att all detaljreglering såsom kvoter, prispremier och liknande snedvrider marknaden och begränsar investeringsviljan.
- Påpekar att det är väldigt viktigt med teknikneutralitet vid utformning av styrmedel för att inte begränsa ytterligare utveckling och nya idéer.
- Om kvotplikten införs anser de att kvoter för diesel och bensen bör vara separata, och att rena biodrivmedel (inklusive B100) måste fortsätta att ha skattebefrielse för att kunna fungera ihop med en kvot. Menar vidare att ett sätt att lösa kvotplikt över bränslespecifikationsnivåerna är att inkludera rena biodrivmedel i kvoten och att införa ett certifikatsystem. Dessutom anser de att dubbelräkningsprincipen inte bör införas.
- Är tveksamma till prispremiemodellen och ser den som ett stort planekonomiskt instrument som kommer att gynna ett fåtal projekt.

### **Preem**

- Påpekar att det är viktigt att regeringen snabbt beslutar om hur en successiv ökning av kvotplikten ska genomföras både när det gäller bensen- och dieselkvoten. De påpekar också att det är viktigt att den successiva ökningen av kvoten är tillräckligt stor för att motivera de betydande investeringar som är nödvändiga för att nå målet.
- Menar att massbalansprincipen ger största möjliga nytta ur ett växthusgasperspektiv och att det är administrativt-, kostnads-, och miljöeffektivt.
- Är för en stegrande och ambitiös kvotplikt för både bensen och diesel och anser att det nuvarande förslaget är för lågt satt. De menar att kvoten för särskilt anvisade biodrivmedel ska höjas för att bättre möta den volym som redan idag används på den svenska marknaden.
- Anser att regeringens förslag att ge stöd åt biodrivmedel som tillverkas av råvaror som kan anses ha extra fördelar är ett mycket viktigt ställningstagande.
- Förordar i enlighet med utredningen att biodrivmedel med bättre växthus- och hållbarhetsprestanda ska premieras gentemot de med sämre prestanda. Styrmedel bör därför fokusera på faktiskt klimatprestanda.
- Menar att det är vitalt att behålla koldioxidskattebefrielsen på förnybara drivmedel. Men på sikt menar de att man bör införa en koldioxidskatt baserad på alla råvarors verkliga utsläppsnivåer.
- Förordar att energiskatten ska tas ut på biodrivmedel för att styra mot minskad förbrukning av energi.
- Menar att prispremiemodellen i dagsläget är för oklar för att dra fullständiga slutsatser kring och anser att huvudprincipen för styrmedel ska vara att de riktas mot efterfrågesidan.
- Anser att hinder mott att effektivt utnyttja industriell restvärme, både för biodrivmedelsproduktion och från raffinaderier, bör undanröjas så snart som möjligt.
- Påpekar att förnybar diesel så som HVO-diesel och förnybar bensen är nödvändiga för att nå regeringens ambitiösa mål.

### **RagnSells**

- Tillstyrker utredningens förslag till närmare definition av målet om en fossiloberoende fordonsflotta, men de beklagar att utredningen i många delar inte har lämnat några konkreta förslag på åtgärder. Påpekar att det är viktigt att arbetet drivs vidare i syfte att få tydliga och långsiktiga hållbara besked.
- Menar att generellt verkande styrmedel bör utgöra grunden för omställningen och styrmedel inte är teknikneutrala bör undvikas så långt som möjligt.
- Påpekar att det är väsentligt att krav i upphandlingar ställs på funktionalitet och inte låses till specifik teknik eller bränsletyp.

### **Regelrådet**

- Avstyrker utredningens förslag med anledning av att de administrativa kostnaderna är ofullständigt beskrivna. Sammantaget finner de att utredningen inte följer förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning och att den därför är bristfällig.
- Konstaterar att det är helt avgörande för företagens villkor att de förslag som slutligen ska genomföras med hög grad av säkerhet kan bedömas förenliga med EU-rättsliga regler om statligt stöd.

### **Roadmap Sweden**

- Har identifierat fem principer som skapar förutsättningar för Sverige att bli en ledande nation inom elektrifiering av vägtransporter: konsolidera, integrera, demonstrera, informera och stimulera. För att lyckas med detta krävs samordning, inom och mellan alla berörda områden.

### **SACO**

- Avstår från att lämna remiss

### **SCA**

- Stödjer regeringens ambitioner och påpekar att det är viktigt med långsiktiga politiska regelverk och stödssystem för att viktiga satsningar ska kunna komma igång och fortskrida. Menar att prispremiestystemet är ett bra förslag för att skapa tillräckligt långa förutsättningar.
- Håller med utredningen om att ett eventuellt framtida kvotpliktssystem behöver harmoniseras med prispremiemodellen och delmål på vägen. Det är även viktigt att de harmoniseras med europeiska regler.
- Påpekar att det är viktigt att den av utredningen föreslagna nationella samordnaren etableras så fort som möjligt.

### **Sekab**

- Förordar skattelösningar för förnybara drivmedel liknande dagens system där fossila koldioxidutsläpp beskattas högre.
- Påpekar att godstransporter behandlas alldeles för lite i utredningen. De vill poängtera att järnväg och el inte är de enda lösningarna, utan att befintlig teknik med biodrivmedel (som till exempel etanol) måste lyftas ytterligare. Påpekar att regeringen bör stimulera en fortsatt användning av etanol som rent och höginblandat drivmedel för både E85 och ED95.
- Menar att en differentierad fordonsbeskattning för lastbilar bör övervägas enligt samma princip som för bussar, samt att incitament införs för att upphandlingskraven på varutransporter ska innehålla krav på alternativ drift.
- Stöder förslaget att införa en miljölastbilspremie för lastbilar som kan gå på etanol, men påpekar att incitamenten måste täcker mer än merkostnaden för det faktiska fordonet, såsom drift och service.
- Stödjer utredningens bedömning att tunga miljöfordon bör ges befrielse från trängselskatt och menar att det inte enbart ska gälla eldrivna och laddhybridiserade tunga distributionsfordon.
- Anser att utredningen tydligare hade kunnat lyfta biodrivmedlens roll och utvecklingspotential i glesbygd.
- Påpekat att det snarast behöver ageras för att öka konsumentens medvetna val av biodrivmedel som E85 vid pumpen genom att öka kunskap och tilltro till biodrivmedels klimatpositiva effekt.
- Menar att det krävs en väl fungerande infrastruktur för ett ordentligt genomslag av alternativ till fossila drivmedel. Till exempel nämns att det idag finns gott om tankställen för E85, men inom tung trafik är möjligheterna att tanka ED95 mycket begränsade.

- Saknar konkreta förslag på hur upphandlingens roll ska stärkas och påpekar att det är av stor vikt att detta sker.
- Poängterar att det är viktigt att kvoterna i ett kvotplikssystem sätts tillräckligt högt för att stimulera utvecklingen av fordon och infrastruktur.
- Anser att prispremien ligger på en rimlig nivå men påpekar att det behövs en följsam kontrollmyndighet som utövar översyn och kan hantera oförutsedda effekter/chocker i systemet. Förslaget med återbetalningsskyldighet/negativa premier utpekas som problematiskt eftersom det är ett finansiellt orosmoln. De anser även att det är angeläget att systemet kommer igång så snart som möjligt.

### **Skatteverket**

- Avstyrker förslaget om att införa registreringsskatt och om förslaget ändå genomförs anser skatteverket att skatten bör infogas i skattekontot.
- Avstyrker förslaget att införa en enhetsskatt för fordon som omfattas av en registreringsskatt.
- Tillstyrker förslaget att skärpa koldioxidifferentiering av fordonsskatten för nya bilar.
- Tillstyrker att nuvarande modell för beräkning av bilförmånsvärde justeras.
- Avstyrker förslaget att ändra beräkningsmodell för bilförmån till ett koldioxidifferentierat förmånsvärde.
- Anser att regeln om beräkning av drivmedelsförmån bör ses över.
- Avstyrker att det arbetas vidare med prispremiemodell eftersom det innebär ett administrativt krångligt system.
- Tillstyrker att en utredning tillsätts med uppdrag att analysera nuvarande system med avdrag för arbetsresor. De förordar ett administrativt enklare alternativ en avveckling av reseavdraget.

### **Skogsindustrierna**

- Menar att föreslagna styrmedel måste konsekvensanalyseras och att ett långsiktigt regelverk är viktigt för ökad produktion av biodrivmedel.
- Anser att prispremiemodellen bör utredas vidare och påpekar att det största problemet med förslaget är att det kan strida mot statsstödsreglerna.
- Påpekar att kilometerskatt saknar koppling till utsläpp och understryker att det skulle innebära negativa effekter för skogsbrukets transporter, vilket i synnerhet gäller för sortimentet biobränsle.
- Menar att det går att öka uttaget av bioenergisoriment från skogen, men då behövs incitament som gör det ekonomiskt lönsamt. Det behövs även att vi arbetar vidare med tillväxten i skogen, till exempel genom bättre föryngringar och gödsling.
- Bedömer att potentialen för timmertransporter att ta returlaster är väldigt låg eftersom de går fullastade från skog till anläggning eller terminal och tomma ut i skogen för att kunna ta ny last.

### **Skogsstyrelsen**

- Påpekar att det finns skäl att se över den EU-lagstiftning som begränsar flera av utredningen förslag.
- Menar att skogsnäringen har potential att leverera mer biodrivmedel än vad som görs idag, men för att detta ska bli möjligt krävs bättre lönsamhet.
- Förordar att generella, sektorsövergripande styrmedel såsom koldioxidskatt används i sektorer utanför den handlande sektorn. De stöder dock utredningens bedömning att koldioxidskatten skulle behöva höjas till en mycket hög nivå för att ensamt kunna åstadkomma en omställning av transportsektorn och därför är kompletterande styrmedel nödvändiga. De anser att koldioxidskatten bör beläggas på det fossila kolet,

vilket innebär att kol från hållbart producerad förnyelsebar biomassa bör undantas från koldioxidskatt.

- Är positiva till förslaget att utreda en kilometerskatt för tunga fordon, men föreslår att en fortsatt utredning beaktar restitution för en del av den inbetalda skatten på dieselbränsle på grund av eventuella produktionshämmande effekter.
- Är positiva till förslaget att införa ett obligatoriskt märkningssystem för bilars koldioxidutsläpp.
- Välkomnar förslaget, för kvotplikten, att höja nivån för inblandning i bensin och diesel före 2020 och stödjer även de förändringar som föreslås efter 2020. De är även för att övergå till att kvotpliktssystemet baseras på minskning av växthusgaser istället för volym. Menar att en handel med kvotpliktiga volymer är ett intressant sätt att skapa flexibilitet som bör utredas vidare.
- Ser flera tveksamheter med prispremiemodellen eftersom det brister i teknikneutralitet och särbehandlar produktion baserat på ursprungsland och därmed eventuellt inte är förenligt med statsstödsreglerna.
- Stödjer förslaget att möjliggöra för längre och tyngre lastbilar i lämpliga delar av vägnätet.

### **SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitutet**

- Hade önskat ett större fokus på möjligheten för brukarna av transportsystemet att aktivt påverka deras fotavtryck och delaktighet i att påverka deras dagliga omgivning.
- Saknar mer utmanande uttalanden och målsättningar som får utredningens målgrupp att verkligen reagera. Frågar sig varför utredningen inte är skarpare i sin problemformulering och därmed i sin målformulering.

### **SPBI**

- Delar inriktningen att trafiksektorn på sikt ska bli fossilfri men delar inte bedömningen att en 80 procentig minskning av växthusgasutsläppen är ett realistiskt mål att uppnå till 2030 utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.
- Efterlyser en teknik- och konkurrensneutral hållning till flytande respektive gasformiga styrmedel.
- Påpekar att får av förslagen till styrmedel är skarpa, analyserade och färdigutredda vilket gör det mycket svårt att göra en helhetsbedömning av utredningen.
- Föreslår att regeringen tillsätter en ny utredning som får till uppgift att ta fram ett detaljerat förslag till en ny kvotplikt.
- Anser att det är fundamentalt att ha ett skattesystem där samma skatt tas ut för alla drivmedel på samma underlag och principer.
- Avvisar utredningens förslag till prispremiemodellen eftersom incitament bör ligga så nära marknaden som möjligt. Anser att det är en kostsam kortsiktig lösning utan framtid.
- Konstaterar att kostnadseffektivitetsaspekten inte har beaktats eller diskuterats i någon större utsträckning i utredningen.
- Menar att breda europeiska lösningar för förordas snarare än nationella särlösningar som riskerar att Sverige går i otakt med resten av EU.
- Anser att hinder mot att effektivt utnyttja industriell restvärme, både från potentiell biodrivmedelsproduktion och raffinaderier, bör undanröjas så snart som möjligt.
- Ställer sig mycket frågande till utredningens bedömning av den stora ökningen av biogas och DME eftersom det ställer stora krav på genomgripande förändringar av fordonsflottan, vilket innebär en dyr utbyggnad av infrastruktur för gasformiga medel.
- Delar inte uppfattningen av att prispremiemodellen och kvotplikten är väl utvecklade utan anser att de måste utredas mycket noggrannare om man överväger att införa dessa styrmedel. SPBI saknar ett förslag där kvotplikt med styrning mot växthusgasminskning utan kvotplikt, och anser att ett sådant alternativ vore mycket

intressant. De anser att det är angeläget att bygga vidare på kvotpliktsystemet i Sverige.

#### **Statens väg- och transportforskningsinstitut**

- Instämmer i kritiken som har getts mot utredningen för bristande samhällsekonomisk och konsekvensanalys, att den inte beaktat höjd koldioxidbeskattning tillräckligt och att framtidsscenario kan ifrågasättas. Menar att utredningen i större utsträckning borde utgått från principen "ett mål, ett medel".
- Noterar att beräkningar i utredningens referensscenario inte är transparenta och är tveksamma till de redovisade åtgärdspotentialerna.
- Anser att koldioxidskatten borde ha utgjort ett analytiskt jämförelsealternativ för att bedöma åtgärder för att nå målet.
- Förordar en vidare utredning av kilometerskatt eftersom underlag och konsekvensanalys av förslaget om restitution saknas.
- Anser att bonus-malus-systemet inte bör införas utan ytterligare utredning. Ser även ett problem med att differentiera fordonsskatten efter fordonsvikt.
- Menar att den svenska miljöbilsdefinitionen bör justeras så att den inte styr mot mer bränsleslukande bilar.
- Påpekar att system för information om koldioxidutsläpp och energianvändning för lätta fordon bör harmoniseras med resten av EU.
- Anser att staten inte bör subventionera företags kapitalinvesteringar genom miljölastbils- och miljöbusspremie.
- Är övertygade om att ett kvotpliktssystem behövs för att stödja konsumtionen av biodrivmedel om koldioxidskatten inte höjs. De anser även att en koldioxidskattenedsättning till biodrivmedel i anknytning till en kvotplikt bör omvärderas eftersom forskning visar att en sådan nedsättning utgör en subvention till all drivmedelskonsumtion.
- Förordar inte ett prispremie-system för biodrivmedelsproduktion eftersom detta i kombination med kvotpliktssystem skapar ett styrsystem med två restriktioner för ett mål.
- Anser att miljödifferiering av trängselskatten för kommersiellt använda fordon motverkar trängselskattens mål och bör därför inte införas.
- Instämmer i att det är relevant att se över de trafikprognoser som används idag av Trafikverket som grund för planering av transportsystemet.

#### **Statistiska Centralbyrån**

- Har inte funnit några områden i utredningen som kommer att påverka den statistik som produceras av SCB i dagsläget.

#### **Statskontoret**

- Anser att utredningen skulle kunna utveckla området som behandlar stimulans av samhällsomvandling mot minskade och effektivare transporter.
- Tycker att stadsmiljöavtal är en intressant idé att pröva, eftersom det kan stimulera kommunerna att i sin planering tydligare ta hänsyn till klimatfrågan.
- Delar utredningens bedömning att det är angeläget att länsstyrelserna ges bättre förutsättningar att utgöra stöd för kommunerna i den sektorsövergripande planeringen och dess samordning med nationella mål.
- Påpekar att utredningen bör kompletteras med mer utförliga samhällsekonomiska bedömningar av de förslag som ges.
- Statskontoret anser att de föreslagna kontrollstationerna och slutsatserna från dessa är mycket viktiga för att säkra att målet ska kunna nås, och menar att beslut och åtgärder utifrån resultaten i kontrollstationerna behöver tas, främst av regering och riksdag.

#### **Stockholms förhandling**



- Stockholmsförhandlingen tillsattes av regeringen 2013 med uppdrag att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur. De kommer inte med några direkta synpunkter om utredningen, men påpekar att intäkterna från höjd och breddad trängselskatt ingår som en betydande del i Stockholmsförhandlingens överenskommelse.

### **Stockholms stad**

- Påpekat att de behöver nya verktyg från regeringen på flera områden för att kunna fördjupa arbetet med stadsplanering, däribland att få rådighet över trängselskatten och möjlighet att reservera bilplatser för bilpooler i gatumark.
- Påpekar också att mer hänsyn bör tas till livscykelperspektivet vad gäller styrmedel för energieffektiva fordon.
- Välkomnar den föreslagna bonus-malus-modellen men påpekar att det är viktigt att nivåerna för bonus och malus säkerställs till en nivå som blir tydligt styrande mot miljöbilar.
- Vad gäller prispremiemodellen betonar de att det är viktigt att den blir teknikneutral.
- Stadsledningskontoret påpekar att trängselskatten är ett viktigt och verkningfullt incitament för att styra mot en fossilfri fordonsflotta och menar att Stockholm stad bör få rådighet att själva fatta beslut kring utvecklingen av skatten. De delar även uppfattningen om miljözoner som lyfts fram i utredningen.
- Stadsledningskontoret delar inte utredningens uppfattning om att vissa fordon med låga utsläpp ska få fri parkering i vissa avseenden. Däremot anser de att staten bör se över lagstiftningen för att kunna reservera parkeringsplatser på gatumark.
- Miljöförvaltningen förordar i princip en registreringskatt av bonus-malus typ som föreslås i paket 1, och menar vidare att det är viktigt att systemet justeras så att både bonus och malus blir högre. Däremot anser de att det finns en överdriven förhoppning om att systemet ska ha större effekt än vad det faktiskt kommer ha.
- Miljöförvaltningen tillstyrker förslaget om prispremiemodell men anser att den ska vara teknikneutral. De påpekar att systemet måste vara en avgift (och inte en skatt) för att det ska vara förenligt med EU:s regelverk. Angående kvotplikten påpekar de att efter 2020 behövs ett mer omfattande kvotpliktssystem där även rena och höginblandade biodrivmedel ingår samt att det finns möjlighet till handel enligt utredningen.
- Miljöförvaltningen anser att det behövs fler verktyg för att nå målet och att regeringen måste ge kommunerna möjlighet att göra mer. De anser vidare att utredningen är svag vad gäller åtgärder för att minska belastningen av tung trafik och menar bland annat att det borde gå att utveckla ett bonus-malus-system för tunga fordon.
- Trafikkontoret anser att det bör vara möjligt för kommunen att jobba med trängselskatt för att skapa incitament som kan bidra till att uppnå målet om en fossilfri fordonsflotta. De anser även att bilpooler ska få reservera parkeringsplatser på gatumark vilket inte är möjligt med dagens lagstiftning, och så välkomnar de förslaget till att utreda möjligheten att beskatta privata parkeringar.
- Trafikkontoret anser att transportplaner vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiva verksamheter är ett intressant förslag som bör utredas.

### **Stockholms universitet**

- Påpekar att det är välkommet att regeringen låter ta fram denna utredning samt att läget är akut och utmaningen enorm.
- Invänder mot att utredningen saknar aspekter som berör dilemmat om urban förtätning i relation till ekosystemtjänster i stadsmänniskor välbefinnande, och påpekar att det saknas en systemsyn på hur grönstrukturen i tätorter påverkas av förtätning.

- Hävdar att utredningens ambition för minskat fossilberoende är tämligen lågt, sett i relation till en minskning med 120 procent mellan 1990 och 2020 som beräknats enligt modellen Greenhouse Development Rights.
- Påpekar att det idag finns ett starkt vetenskapligt stöd för att det är dags att överge tankemodellen av miljö står i motsatsförhållande till ekonomisk utveckling.

### **Sunfleet**

- Påpekar att det krävs en juridisk definition för bilpooler, i likhet med vad taxi och färdtjänst har, för att branschen ska få tillgång till attraktiva parkeringsplatser. I nuläget kan kommunerna inte skapa attraktiva parkeringsytor för bilpools-bilar på grund av att denna juridiska definition saknas.

### **Sveaskog**

- Framhäver att det är möjligt att nå målet till 2030 och att de delar utredningens slutsats att tillgången till råvara från skogen är tillräcklig för att nå detta. De ser även synergi effekter i att producera biodrivmedel i anslutning till befintlig skogsindustri.
- Påpekar att det är viktigt att styrsystemet mot fossilberoende är konkurrensneutralt och inte snedvrider konkurrens gentemot länder i och utanför Europa.
- Bedömer att merparten av tillskottet av förnybar energi kan tillgodoses från skogsbruket utan att äventyra en god fortsatt försörjning till traditionell skogs- och träindustri. Påpekar också att efterfrågan på skogsråvara som energikälla till stor del styrs av alternativkostnaden för energi.
- Anser att prispremiesystemet är en bra grund för att driva utvecklingen för biodrivmedel och påpekar att den politiska risken i systemet måste minimeras och att det måste vara långsiktigt.
- Påpekar att det är viktigt att beakta konkurrenskraften för skogsnäringen vid utformning av styrmedel. Menar att svensk skogsnäring inte kan beläggas med väsentligt högre transportkostnader än vad våra viktiga konkurrentländer har.
- Anser att utredningens analys avseende sysselsättningseffekter inom andra viktiga områden, tex glesbygdsutveckling och handelsbalans, är otillräckliga.

### **Svebio och BioDriv**

- Välkomnar utredningen och ställer sig i stort sett bakom utredningens förslag och slutsatser. Påpekar att vi inte kan avvakta med åtgärder till 2020 utan att insatser och beslut måste ske snabbt och på bred front.
- Menar att låginblandning av biodrivmedel i fossila bränslen endast bör begränsas av tekniska bränslekrav, inte av skattetekniska skäl.
- Påpekar att det är av stor vikt att de basstyrmedel som tillsätts, dvs skattebefrielse och/eller kvotplikt, behöver vara tillräckliga för att stimulera investeringar och produktion av biodrivmedel. Menar även att de bör baseras på utsläppsreduktion istället för volym. Delar utredningens principiella syn att man ska beskatta det man vill ta bort från marknaden istället för att subventionera trafikslag.
- Anser att Sverige bör sträva efter ett enhetligt pris på koldioxid och på energianvändning inom transportsektorn.
- Anser att tyngdpunkten i beskattningen bör läggas på bränslet istället för på bilen. Därför menar de att en kilometerskatt inte är ett bra styrmedel om man vill minska klimatpåverkan. Däremot lyfter de fram ett bonus-malus-system för tunga och lätta fordon som ett bra komplement till en tydlig bränslebeskattning.
- Efterfrågar en oberoende utredning om ”den havererade E85 marknaden”, i syfte att värna om de stora investeringar som redan har gjorts och säkra lönsamheten i dessa.
- Anser att en parlamentarisk arbetsgrupp (”nollvisionsgrupp”) bör tillsättas snarast för att förverkliga en fossilfri transportsektor.
- Menar att samma hållbarhets- och rapporteringskrav som finns för biodrivmedel även bör finnas för fossila drivmedel.

- Menar att riksdagens beslutade kvotplikt inte bör implementeras i sin nuvarande form eftersom den begränsar användningen av biodrivmedel och inte har någon klimatstyrande effekt. Istället menar de att riksdagen bör förlänga nuvarande skatteregler för hög- och låginblandade biodrivmedel och arbeta fram ett nytt förslag till styrmedel.
- Beklagat att utredningen inte når ända fram med färdiga styrmedelsförslag.
- Anser att omfattande FoU-satsningar på nya produktionstekniker bör fortgå.
- De tycker att prispremiemodellen är ett intressant styrmedel att arbeta vidare på och anser att finansdepartementet snarast bör sända en preliminär förfrågan om denna till EU-kommissionen. De anser dock inte att det är rimligt att det ska finnas en återbetalningsskyldighet inom denna och poängterar att prispremien i lagtext bör definieras i energitermer.

### **Svensk Energi**

- Välkomnar styrmedel som gäller introduktion av fler laddstationer. De vill ha statligt stöd till normalladdning och önskar att en nationell samordnare för laddstationer utses. Påpekar att stöd till snabbladdning bör utredas skyndsamt och att det bör finnas krav på att bygga eller förbereda för laddplatser i samband med nyanläggning av parkeringsplats. Dessa styrmedel anser de bör införas skyndsamt.
- Anser att supermiljöbilspremien bör höjas något och att den behövs under några år till, men att den bör fasas ut när ett nytt fordonsbeskattningssystem finns på plats. Bonus-malus-systemet pekas ut som det bättre av de två alternativen som föreslås i utredningen.
- Påpekar att det är viktigt med en blocköverskridande överenskommelse om utfasning av fossila bränslen i transportsektorn och att stabilitet är viktigt.
- Menar att de styrmedel som utredningen lägger fram inte räcker för att nå målet, och föreslår bland annat styrmedel som leder till en väl fungerande kollektivtrafik och kompensation för fördelningspolitiska effekter (tex bilberoende i glesbygd).
- Lyfter fram att det är en brist att det inte finns en kvalitetssäkrad databas för laddstationer och att det bör utredas om denna uppgift bör ligga på tex Trafikverket.
- Efterfrågar en skärpning av den årliga fordonsbeskattningen eftersom det sänder en signal till ägarna att byta till en bil som är ett bättre alternativ.

### **Svensk Fjärrvärme**

- Påpekar att det är viktigt att styrmedelsvalen beaktar dess effekter i övriga sektorer och att det är viktigt att styrmedlen i stor utsträckning stämmer överens med energi- och klimatpolitiken i övrigt.
- Anser att tillgången på förnybara bränslen är god och ser därför inte att konkurrensen mellan olika användningsområden idag är något hinder för att öka andelen biodrivmedel i transportsektorn. De konstaterar även att det är viktigt att andra generationens biodrivmedel ges förutsättningar att introduceras på marknaden.
- Vill framhäva att det är viktigt att fjärrvärmebranschen blir involverad i arbetet med introduktion av biodrivmedel för att identifiera möjliga synergier mellan transport- och värmesektorerna.

### **Svensk Handel**

- Menar att det är fel att sträva efter att minska transporter och påpekar att det är viktigt att åtgärder för att värna miljön riktas mot utsläppen.
- Påpekar att handeln i hög grad påverkas av stadsplanering eftersom det är i städerna som konsumenterna finns. Lyfter fram att framväxten av externa köpcentra till viss del är ett resultat av vad som händer när kommuner försvårar för transporter i stadskärnorna.

- Påpekar att E-handeln nämns i utredningen utan några konkreta förslag. Lyfter fram att E-handeln är under snabb utveckling och att det är angeläget att närmare undersöka hur positiva effekter av e-handel kan tillvaratas i högre utsträckning.
- Saknar förslag som utgår från transportköparens perspektiv vad gäller att upphandla miljövänligare transporter. Menar att det bör övervägas åtgärder som inriktar sig på att stödja transportköpare för att både minska riskerna för felsatsningar och för att den kommersiella bärkraften vid en omställning till mer miljövänliga alternativ.

### **Svensk Kollektivtrafik**

- Är positiva till att utredningen föreslår att ökat resande ska tas upp av kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.
- Anser att det bör utvecklas fler styrmedel för stadsutveckling i kombination med kollektivtrafikplanering, exempelvis investeringsstöd till spårvägs- och BRT-system samt andra framkomlighetsförbättrande åtgärder för kollektivtrafiken.
- Anser att det krävs ekonomiska styrmedel för invånarna, förutom den föreslagna översynen av reseavdragen menar de att det bör införas skatteavdrag när arbetsgivaren betalar för sina anställdas kollektivtrafikresor.
- Påpekar att man bör prioritera kapacitetsstark kollektivtrafik inom storstadsregionerna genom kraftfulla satsningar på underhåll och investeringar till järnväg för regional trafik.
- Menar att man bör utveckla principer för tågplaner så att de görs mer långsiktiga och utveckla mer miljöanpassade modeller för prioriteringar vid kapacitetsbrist.
- Stödjer förslaget att en miljöbusspremie utreds och anser att det bör ske skyndsamt. Föreslår även ett demonstrationsprogram för bussar som inbegrips i de föreslagna programmen för tunga fordon.
- Menar att elektrifiering av stadsbussar bör inbegripa en nationell standard för laddstationer för bussar.
- Vill framhålla att det är mycket brådskande att utredningens förslag om att utreda om höginblandad och ren HVO bör omfattas av samma avdragsrätt som andra biodrivmedel i lagen om skatt på energi, och påpekar att det är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna nå sina mål om 90-95% förnybar energi 2020 respektive 2025.

### **Svenska Transportarbetareförbundet**

- Menar att en strikt tillämpad bonus-malus-politik riskerar att få svårartade sociala och regionalpolitiska konsekvenser. Anser att denna modell är otillräcklig för att nå det uppsatta målet.
- Påpekar att det krävs stora investeringar i järnvägstransporter och sjöfart med minimal klimatpåverkan, samt ökade styrmedel och krav på transportnäringen och dess kunder, för att de tunga och långväga transporterna ska kunna minimera sin klimatpåverkan.
- Menar att de låga transportpriserna underminerar lönsamheten i åkerier som följer regler i lagstiftning och kollektivavtal. Den illegala trafiken leder till överetablering och låg effektivitet. De ser även problem i att åkerinäringen kan frigöra sig från nödvändiga skatter/avgifter som syftar till att föra över transporter till i första hand järnväg.
- Anser att det krävs ett beställaransvar för storkunder inom industri, handel och logistikföretag att använda socialt acceptabla och klimatsparta transportlösningar för att minska transportsektorns påverkan.
- Lyfter fram att samhället/marknaden bör erbjuda ett välfungerande alternativ till privatbilism i form av kollektivtrafik och taxi, eftersom detta även kan minska det enskilda bilinnehavet. Ser problem i de regelverk som styr taxi och påpekar att avregleringar har lett till en svårartad överetablering i storstadsregionerna och näst intill obefintlig service i småstäder och glesbygd.

### **Svenska Trädbränsleförbundet**

- Påpekar att det i nuläget finns vissa möjligheter att öka uttaget av timmer och massaved i Sverige, som kan ge ökade volymer av biprodukter. Den stora potentialen finns framförallt i ett ökat uttag av primära skogsbränslen. Mängden avverkningsrester och biprodukter bygger på att de traditionella sortimenten sågtimmer och massaved avverkas, och därmed blir det inga stora skogsbränsleuttag om de traditionella sortimenten inte efterfrågas.
- Påpekar att biodrivmedel inte bara är förnybara och klimatneutrala utan kan även bidra till ett minskat importberoende.
- Anser att generellt verkande och långsiktiga styrmedel är att föredra. Menar att kvotplikten är ett bra system men att det bör ändras så att biodrivmedel med hög klimatprestanda premieras.
- Anser att riktade stöd kan vara motiverat ibland och att prispremiemodellen som presenteras bör utredas vidare.
- Menar att det vore beklagligt om man skulle välja att beskatta avstånd eftersom en kilometerskatt inte ger några incitament till att byta bränsle eller minska förbrukningen. Påpekar dessutom att när det gäller transporter från skogen finns det små möjligheter till returlast och det är sällan järnväg finns inom räckhåll.

### **Svenskt Flyg**

- Framhäver att flygnäringsen har genomfört flera åtgärder för att minska sina utsläpp: Utvecklat ny teknik som bidrar till att minska bränsleförbrukningen; anpassat nya flygplan till att kunna drivas med biobränslen; arbetat med ett långtgående globalt miljösamarbete.
- Föreslår att regeringen avsätter resurser och tar fram en strategi för utveckling av storskalig och kostnadseffektiv produktion av de långsiktigt hållbara icke-fossila bränslena som är under utveckling. Påpekar att den dag det finns tillgång till övergången till fossilfri gå snabbt.
- Vänder sig mot ambitionen att minska resandet, eftersom det är grunden för bra och fri mobilitet vilket är en av punkterna i FN:s deklaration om mänskliga rättigheter. Finner även att resonemanget kring ett resefritt samhälle saknar en konsekvensanalys som både berör näringslivet och det civila samhället.
- Påpekar att det enda genuint verkningfulla ekonomiska styrmedlet för flyget är ett globalt system för handel med utsläppsrätter. Om ett sådant införs av ICAO 2016 bör det ersätta alla nationella eller regionala regleringar eller avgifter vad gäller utsläpp.

### **Svenskt Näringsliv**

- Påpekar att Sverige är beroende av tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter och en väl fungerande infrastruktur. Vidare är det viktigt att det finns strukturerade lösningar för att minska sektorns klimatutsläpp, samtidigt som hänsyn tas till samhällets transportbehov och transportsystemets behov.
- Menar att förslagen som utredningen lägger fram i många fall är alldeles för grundna och obearbetade och måste bli föremål för ytterligare utredningar. Påpekar även att det saknas en samhällsekonomisk analys i utredningen.
- Anser att det övergripande målet för utredningen visar på en orimligt stor skillnad i synsätt mellan Sverige och resten av EU, och påpekar att vad gäller styrmedel är det av största vikt att Sverige för en politik i harmoni med EU:s. Menar att utredningens målsättning att minska transportsektorns utsläpp av koldioxid med 80 procent till 2030 snarare är grundat på förhoppningar än faktiska och robusta samhällsekonomiska analyser.
- Påpekar att forskning, utveckling och demonstrationsprojekt är av stor betydelse för att Sverige ska ligga i framkant när det gäller avancerad miljöteknik, vilket borde ha betonats mer i utredningen.

- Lyfter fram att en av utredningens mer konstruktiva förslag är införande av ett nationellt råd för vägtrafikens klimatanpassning, men menar att basen för ett eventuellt råd bör breddas till att inte enbart innefatta vägtrafiken.
- Anser att begreppet ”transportsnålt samhälle” leder fel, och tycker att utredningen borde tydliggöra att begränsad rörlighet och minskade transportfunktioner inte är ett alternativ för transportpolitiken.
- Lyfter fram vikten av att väl utbyggd och underhållen transportinfrastruktur och menar att satsningar på effektivitetshöjande och kapacitetsökande investeringar i och underhåll av transportinfrastruktur har varit eftersatt i Sverige under flera decennier.

### **Sveriges Advokatsamfund**

- Avstår från att ge yttrande.

### **Sveriges Kommuner och Landsting**

- Instämmer med utredningen om att stora förändringar kan åstadkommas inom områdena för fordon, bränsle och stadsplanering. Anser däremot att utredningen har för få skarpa förslag exempelvis inom kollektivtrafik och ändrad lagstiftning.
- Framhåller att lagstiftningen behöver ändras för till exempel parkeringsplatser till el- och bilspoolsbilar, ändrade regler för förmånsbeskattning och kameraövervakning i bussar. Anser även att HVO bör omfattas av avdragsrätt på samma sätt som andra höginblandade biodrivmedel.
- Stödjer utredningens förslag som syftar till att underlätta en elektrifiering av vägtrafiken.
- Tillstyrker förslaget om stadsmiljöprogram med syftet att ge kommunerna incitament till åtgärder som minskar biltrafiken. Föreslår att regeringen utreder ett system för kompletterande finansiering av infrastrukturen i form av generella brukaravgifter. Anser att intäkterna från trängselskatt ska gå till den berörda kommunen/den regionala nivån. Anser även att Trafikverket får större möjlighet att lägga pengar på steg 1 och 2 åtgärder.
- Menar att frågan om en gemensam hållbar transportpolitik också ska intensifieras och lyftas till EU-nivå.
- Anser att cykel och kollektivtrafik behöver bli norm i den fysiska stadsplaneringen. De anser även att godstransporter behöver komma in tidigt i planeringen, vid exempelvis förtätning då hänsyn måste tas till distribution av varor och leveranser.
- Instämmer i att koldioxid- och energiskatter bör justeras för att styra mot hållbara bränslen.
- Tillstyrker förslaget om miljöpremier för bussar och tunga fordon men vill framhålla att förslaget måste utvecklas och bli tydligare.
- Vill lyfta fram att kvotplikten har förutsättning att bli ett kostnadseffektivt styrmedel och ser positivt på förslagen om en prispremie på produktion av biodrivmedel. Föreslår en nationell utredare för att underlätta introduktionen av biodrivmedel.
- Vill framhålla att det behövs en utökad satsning på kollektivtrafiken genom statliga pengar och stödjer även behovet av en förbättrad statistik i området.
- Är kritiska mot partiella brukaravgifter som avser en specifik del av transportsystemet, till exempel broavgifter, eftersom dessa ofta leder trafiken fel.
- Anser att det är en brist att utredningen inte ger konkreta förslag inom området för långväga godstransporter.

### **Sveriges Lantbruksuniversitet**

- Avstår från att lämna synpunkter på remissen.

### **Sveriges Åkeriföretag**

- Anser att Sverige i ett första steg bör bygga ut infrastruktur för att tillåta godstransporter på väg med 74 tons bruttovikt. Menar även att tillåten bruttovikt för

godstransporter generellt bör höjas till 74 ton, samt att det ska bli enklare att godkänna tyngre och längre transporter.

- Menar att elektrifiering av lätta fordon har stor potential att medverka till minskad koldioxid medan elektrifiering av de tyngsta fordonen är möjlig bara till viss del. Anser att utredningens prognoser för elektrifiering av de tyngre fordonen i huvudsak är överskattad av utredningen.
- Anser att förslaget om en kilometerskatt bör utredas vidare för att identifiera och föreslå åtgärder som effektivt bidrar till finansiering av transportsystemet och samtidigt värnar konkurrensneutralitet i den internationella transportnäringen.
- Anser att kostnadseffektivitet och maximal klimatnytta bör genomsyra alla styrmedel.
- Är positiva till intermodala transportlösningar och en välfungerande järnväg och sjöfart som komplement till vägtransporter. Menar däremot att satsningar på infrastruktur för alternativa drivmedel i första hand anpassas efter den tunga transportsektorn eftersom lastbilar trafikerar stora områden och har stor räckvidd.
- Vill tillåta tunga transporter i kollektivtrafikkörfälten, åtminstone under delar av dygnet. Vill även att tunga transporter tillåts på alla dygnets timmar i stadsmiljö för att minska trycket på vägarna.
- Anser att upphandlade enheter behöver ta ett stort ansvar för samordning av transporter, inte minst inom offentlig sektor.
- Anser att det är viktigt att det är billigare att komplettera en motorväg med infrastruktur för kontinuerlig elöverföring än att bygga järnväg.
- Påpekar att en höjning av moms på diesel skulle innebära att Sverige kan reducera utsläppen av CO<sub>2</sub> med en smärre förändring av beteende. Menar att dieselbränsle bör prioriteras till tunga fordon vid en bristsituation, samt att låginblandning av de begränsade resurserna av biobränslen bör reserveras till diesel och inte blandas i bensin.
- Anser att drivmedel producerade med cellulosa som bas bör premieras och vara garanterade stöd till 2030, medan stödet till drivmedel producerade från socker, stärkelse eller fetter bör vara borta till år 2020.
- Påpekar att nuvarande infrastruktur för E85 är en belastning för drivmedelsbolagen och anser att pumparna kan modifieras så att de kan hantera andra drivmedel, exempelvis E90 eller ED95 och då användas av tunga fordon.
- Menar att beslut om kvotpliktens nivåer bör tas först när det är möjligt att vara säkra på att kvoterna inte behöver sänkas, men anser att kvotplikt ger kostnadseffektivitet.
- Menar att bonus-malus-system kan vara effektivt för lätta fordon, särskilt personbilar, men tros ha en minimal effekt för tyngre fordon.
- Är positiva till att använda styrmedel för att styra om drivmedelsanvändningen, men anser att prispremiens nuvarande utformning behöver utredas vidare. Menar att prispremiern måste ta hänsyn till anläggningars produktionskostnad så att inte överkompensation sker.

### **Swedac**

- Påpekar att de åtgärder och styrmedel som presenteras i utredningen är direkt eller indirekt beroende av att det finns tillförlitliga mätinstrument och att tillförlitliga mätningar görs. De menar därför att det bör ställas relevanta krav på mätinstrument och det bör framgå vilka krav på noggrannhet de ska uppfylla.

### **Södra Skogsägarna**

- Menar att utredningen är bra och tillräcklig för att fatta beslut om åtgärder. Understryker att de föreslagna regelverken och styrmedlen måste vara långsiktigt trovärdiga för att motivera investeringar, och att detta troligtvis är den enskild viktigaste faktorn för att detta ska förverkligas.

- Påpekar att det måste finnas övergångsregler så att inte existerande produktion av biodrivmedel ställs utanför systemet för prispremier. Som följd av detta anser de att maxkvoterna för det första året måste ses över.
- Påpekar att tekniken för att producera biodrivmedel i stor skala i många fall inte är färdigutvecklad, och att en följd av detta är att tidplanen för produktion av biodrivmedel blir svår att hålla. Däremot menar de att råvarutillgången i den svenska skogen är tillräcklig både för att försörja befintlig industri och en ökad produktion av biodrivmedel.
- Menar att det i många fall är viktigt att produktionen av biodrivmedel får möjlighet att använda och nyttiggöra överskottsvärme i fjärrvärmenäten.
- Anser att det föreslagna kvotpliktssystemet och prispremierssystemet har förutsättningar att leda till den efterfrågade produktionen av biodrivmedel. Detta förutsätter dock att systemen är långsiktigt tillförlitliga samt att kvotpliktssystemet renodlat används för att styra fram större volymer biodrivmedel och inte som budgetregulator.

### **Tekniska Verken**

- Påpekar att fordonsgas kan framställas av både biogas och fossil naturgas, vilket innebär att styrmedel för den senare gasen även påverkar svensk biogasproduktion. Menar att den fossila fordonsgasen fortsättningsvis bör särbehandlas, med lägre beskattning, för att öka användningen av biogas, men påpekar att det är särskilt viktigt att premiera fordonsgas med hög andel biogas.
- Är positiva till ett bonus-malus-system för lätta fordon. Anser att det är viktigt att beakta biogasens miljönytta i förhållande till den fossila gasen vid vidare utredning av systemet.
- Påpekar att ett kvotpliktssystem måste vara teknikneutralt, och de är positiva till ett system med biodrivmedelscertifikat.
- Menar att ett prispremierssystem även bör omfatta befintliga anläggningar för produktion av biogas genom rötning av organiskt avfall.
- Påpekar att ett riktat stöd för utbyggnad av tankinfrastruktur för biogas skulle öka användningen av biogas i fordonsflottan. De lyfter särskilt fram flytande biogas som ett viktigt framtida bränsle där det idag finns små tankmöjligheter, men vill även lyfta fram att det är viktigt att bygga ut tankinfrastruktur för biogas i gasform.
- Förordar en miljömärkning av lätta fordon istället för energimärkning då det förstnämnda tydligare styr mot utredningens mål.

### **Tillväxtanalys**

- Stödjer utredningens förslag om stadsmiljömål och stadsmiljöprogram, bland annat eftersom den stora omställningen som klimatutmaningen kräver samtidigt innebär möjligheter att förena miljö-, folkhälso- och socialpolitiska mål.
- Belyser att klimatutmaningen bäst kan lösas genom samverkan mellan myndigheters och institutioners olika sektorsansvar, och stöder därför förslaget att bilda ett nationellt klimatråd.
- Påpekar att det är viktigt att följa upp de styrmedel som implementeras och konstaterar att bristande tillämpning av styrmedel är ett problem för mer än hälften av miljö kvalitetsmålen.

### **Trafikanalys**

- Menar att den exakta definitionen av vad som ska uppnås 2030 respektive 2050 inte är lika viktig som att faktiskt öka takten i riktning mot fossiloberoende och rejält minskade utsläpp av klimatgaser. Samtidigt menar de att det finns en poäng i att sätta upp realistiska mål just för att det ska gå att uppnå de på ett kostnadseffektivt sätt.



- Saknar en analys av kostnadseffektiviteten för styrmedel eller åtgärd, samt en samhällsekonomisk analys och konsekvensbedömning för industri och näringsliv.
- Påpekar att det kommer bli svårt att nå målet om trafikarbetet utvecklas som referensscenariots prognos anger, och stödjer därmed delvis utredningens slutsats att Trafikverkets åtgärdsplanering bör utgå från en önskad målbild.
- Är osäkra på om det är möjligt att producera regelbunden statistik med en sådan detaljeringsgrad och täckning av alla städer att den kan användas för att åstadkomma samordnade godstransporter i städerna, som utredningen föreslår att Trafikanalys bör få i uppdrag att göra.
- Föreslår att bonus-malus-system utreds vidare snarast och anser att det kan vara verkningsfullt. I den fortsatta utredningen anser de att frågan om det inte vore bättre med en registreringsskatt (utan bonus), framför allt baserad på utsläpp av koldioxid, analyseras
- Påpekar att det finns en risk med prispremiesystemet att det skulle gynna de producenter som är först ut med ny teknik, och missgynna de med något senare eller nyare teknik vilket skulle kunna motverka teknikutveckling. Därtill menar de att det bör klaras upp om systemet är ett statsstöd.
- Menar att utredningen inte tillräckligt har beaktat möjligheten att påverka lagstiftningen inom EU.

### **Trafikförvaltningen, Stockholms län**

- Delar utredningens uppfattning att vägen mot ett hållbart fossiloberoende transportsystem till stora delar går just genom stadsutveckling och att det i storstäderna finns förutsättningar för energieffektivitet och ökad tillgänglighet med mindre transportbehov.
- Delar uppfattningen att avstånden kan minska i städerna genom en stadsutveckling som bygger på täthet, ökad närhet, funktionsblandning och effektiva kollektivtrafiknät.
- Anser att stadsmiljömål kan vara ett effektivt användande av statliga medel utifrån syftet att minska utsläppen av klimatgaser och samtidigt stimulera en hållbar stadsutveckling. Menar att det är rimligt att landstinget blir en avtalspart i ett sådant upplägg. Påpekar att trängselskatter är viktiga för delfinansiering av åtgärder inom programmet och menar att det är viktigt att de trängselskatter som tas ut i en region används för att finansiera åtgärder i trafiksystemet i den regionen.
- Anser att kommuners möjlighet att ställa krav på transportplan bör breddas.
- Instämmer i att parkering är ett väldigt starkt styrmedel och menar att beskattning av parkeringsplatser är ett effektivt styrmedel, men påpekar att det finns fler angreppssätt som bör kunna ingå i en vidare utredning.
- Anser att det sannolikt vore effektivt med en ökad kontroll av förmånsbeskattningspliktig fri parkering vid arbetsplatser och påpekar att en större möjlighet för avdrag för kollektiva resor skulle kunna öka kollektivresandet.
- Angående trängselskatter anser de att eventuella undantag för lastbilar med hög miljöprestanda bör vara accepterat, men att undantag för privatbilar med hög miljöprestanda bör undvikas.
- Instämmer i att stora ansträngningar kommer att vara nödvändiga inom kollektivtrafiken för att hantera en kraftigt ökad efterfrågan, och påpekar att en viktig åtgärd för att skapa förutsättningar för en effektivare kollektivtrafik är att prioritera busstrafiken i stadsrummet.
- Menar att möjligheten att reservera gatumark för bilpoolsparkering sannolikt är nödvändigt och att det behövs en utveckling av de lagmässiga förutsättningarna för detta.
- Menar att såväl kvotplikt som prispremiesystemet är viktiga åtgärder för att på allvar få igång en ökad produktion och användning av biodrivmedel, och anser därför att det är viktigt att skyndsamt utreda vidare dessa förslag.

- Stöder förslaget att en miljöbusspremie utreds.
- Anser att det är brådskande att utreda om höginblandad och ren HVO-diesel ska omfattas av samma avdragsrätt som andra biodrivmedel i lagen om skatt på energi, och påpekar att det är en förutsättning för att nå kollektivtrafikens mål för ökad förnybar energi.

### **Trafikverket**

- Framhåller att förtätning måste ske på ett sätt som inte ökar antalet utsatta för buller, vibrationer och luftföroreningar. I arbetet med attraktiva tillgängliga städer vill de lyfta fram vikten av finansiering för steg 1- och 2-åtgärder.
- Understryker att en överflyttning till snabbare, längre och tyngre godstransporter på väg är positiva för minskad klimatpåverkan, men att det kräver kapacitet i järnvägssystemet samt medför ytterligare ökat behov av åtgärder mot buller- och vibrationsstörningar.
- Angående utredningens förslag om att Trafikverket ska ges i uppdrag att ta fram en ny prognos som är förenlig med klimatmål och övriga transportpolitiska mål vill de framhålla att de arbetar för att uppnå de transportpolitiska målen inom ramen för sitt uppdrag och de planeringsdirektiv som regeringen ger.
- Är positiva till samordning av aktörer genom ett klimatråd inom transportområdet. De är även positiva till förslagen om stadsmiljömål och stadsmiljöprogram.
- Anser att energieffektiva lätta fordon är en mycket viktig del i att nå målet, men påpekar att det är viktigt att styrmedel utformas så att de fungerar både nationellt och på EU-nivå.
- Instämmer i att det behövs ökade incitament för minskad klimatpåverkan från tunga fordon och att det säkerligen krävs ytterligare styrmedel utöver utredningens förslag. Tillägger att styrmedel för minskad klimatpåverkan även behövs för arbetsmaskiner.
- Ser ökad elektrifiering och ökad andel biodrivmedel som en viktig del i att minska vägtrafikens klimatpåverkan. Instämmer därför i utredningens förslag om att öka kvotplikten och att basera den på växthusgasutsläpp.
- Välkomnar en djupare analys och eventuell förändring av reseavdraget, eftersom det gynnar lokaliseringmönster som ökar bilberoendet.

### **Transportgruppen**

- Hänvisar till de remissvar som Svenskt Näringsliv och Sveriges Bussföretag har avlämnat.

### **Transportindustriförbundet**

- Menar att föreslagna åtgärder och effekter måste ha ett internationellt perspektiv och att de måste kunna vara harmoniserade mellan olika länder och inom EU för att en nationell godstransportlösning skall kunna fungera på bästa sätt. Saknar dock dessa aspekter i utredningen.
- Påpekar att utredningens fokus på ett ”transportsnål samhälle” tenderar att leda diskussionen i fel banor eftersom transporter inte ska bli färre utan snarare mer effektiva och smarta.
- Återkommer till bristen i internationellt perspektiv vid val av styrmedel och påpekar att det finns en risk för att godstransporter istället sker i större utsträckning i våra grannländer vilket riskerar att resultera i ökade negativa effekter för regionen som sådan.
- Påpekar att brister i infrastrukturen ofta leder till ineffektivitet och ökade utsläpp och menar därför att det är viktigt med en väl uppbyggd och underhållen infrastruktur.

### **Transportstyrelsen**

- Efterfrågar förtydligande när det gäller författningsförslag som berör vägtrafikskattelagen, lag om registreringsskatt på fordon, förordning om

supermiljöbilspremie samt förordning om miljöpremier för vissa motorfordon med lägre koldioxidutsläpp.

- Påpekar att det skulle innebära en dubbelbeskattning om man satte en skatt på inrikes flyg i och med att flyget är med i EU:s utsläppshandelssystem och påpekar att det är bättre att verka för ett bättre utsläppshandelssystem istället.
- Är positiva till förslaget om energimärkning av personbilar och lätta lastbilar, men ser en svaghet i att det inte finns någon fördel för alternativbränslen i klassdelningen.
- Håller med om att det efter 2020 behövs ett mer omfattande kvotpliktssystem för biodrivmedel och att en prispremiemodell kan behöva inrättas. Däremot anser de att utredningen inte har beaktat potentialen med drop-in-bränslen i tillräckligt hög grad.
- Angående förslaget om att ta fram förslag på åtgärder inom trafikledning och trafikinformation anser de att uppdraget bör ges till Trafikverket.
- Anser inte att utredningens förslag gällande längre och tyngre lastbilar behövs eftersom berörda myndigheter redan har fått ett regeringsuppdrag som syftar till detta.
- Konstaterar att området bilpooler är komplext och att fler myndigheter bör ingå i det föreslagna uppdraget om rätt för kommunerna att reservera parkeringsplatser för bilpooler. Anser att Trafikverket är mest lämpat för att utreda och föreslå kompletterande upphandlingskrav för bilpooler.
- Anser att det är oklart vad en separat kvotplikt för inrikes sjöfart skulle uppnå till skillnad från den kvotplikt som regeringen har föreslagit.
- Menar att båda förslagen för bonus-malus som läggs fram i utredningen är genomförbara.
- Är positiva till utredningens förslag att införa en miljölastbilspremie.
- Anser att det är ett bra förslag att utreda orsakerna till minskad mängd tankad E85 och önskar även att utredningen ger förslag på åtgärder för att öka mängden.

### **Tågoperatörerna**

- Menar att prioriteringar på kapacitetsstark kollektivtrafik inom storstadsregionerna i det kortare perspektivet sannolikt får en bättre klimateffekt än satsningar på höghastighetståg mellan regionerna, men effekten av höghastighetståg kommer i ett längre perspektiv ge möjlighet till en långsiktigt hållbar tillväxt. Anser att Sverige bör bygga flera höghastighetsbanor.
- Delar utredningens bedömning att det finns en stor potential för byten till trafikslag med höga utsläpp av växthusgaser till byten med låga utsläpp och påpekar att det ofta krävs infrastrukturinvesteringar och starka styrmedel för att förverkliga denna potential. Menar att det finns en brist i utredningen på skarpa förslag som leder till byte från bil och lastbil till tåg.
- Saknar skarpa förslag om hur alternativa lösningar med måttliga medel ska kunna öka transportkapaciteten på järnvägsnätet. Anser att järnvägsinfrastrukturen behöver byggas ut där efterfrågan är som störst och att utbyggnaden ska utvecklas i takt med efterfrågan.
- Är mycket kritiska till att det saknas en analys av vilka konsekvenser banavgifterna har på utsläppen av växthusgaser och näringslivets kostnader, och att utredningen trots detta föreslår differentierade banavgifter. Menar att banavgifterna bör frysas och inte höjas förrän det införs en kilometerskatt på lastbilstrafik som minst är i nivå med banavgiften. Anser att det är en stor brist att utredningen inte har utrett hur en kilometerskatt på tunga lastbilar ska införas.
- Är positiva till att utredningen har identifierat att det behövs kraftfulla satsningar på kollektivtrafik, järnväg och intermodala lösningar. Men de anser att det är en stor brist att utredningen inte har lagt fram några skarpa förslag om kraftfulla satsningar.
- Har tidigare framfört kritik mot Trafikverkets förslag till den nationella transportplanen för åren 2014-2025 och konstaterar att den borde revideras.
- Är positiva till att utredningen har konstaterat att dagens reseavdragssystem ökar utsläppen av växthusgaser, men anser att det är beklagligt att utredningen inte har

utrett hur ett reformerat reseavdragssystem bör vara utformat eller hur det ska genomföras.

- Delar utredningens ståndpunkt att det är viktigt att tillvarata potentialen för energieffektivisering inom järnvägssektorn. De är däremot negativa till att tågtrafikens dieselanvändning ska vara föremål för samma beskattning som vägtrafikens eftersom tågoperatörerna är helt beroende av Trafikverkets infrastruktur och trafikledning för att kunna driva sina tåg på el. De är även kritiska till att spårtrafikens elförbrukning ska beskattas.

### **Umeå universitet**

- Menar att begreppen fossiloberoende och fossilfri fordonsflotta är otydligt definierade och anser att en fossilbränsleoberoende flotta bör definieras i termer av andel tillfört biodrivmedel.
- Anser att begreppen ”miljöbil” och ”supermiljöbil” bör skrotas och istället bör olika bilar miljöpåverkan och energieffektivitet förtydligas, eftersom bilen av en miljöpåverkan oavsett om den släpper ut avgaser eller ej.
- Saknar en analys av hur konsumenter generellt ställer sig till ekonomiska incitament av den typ som föreslås samt vilka effekter de får på annan typ av konsumtion. Anser att beteende och attitydfrågor i stort sett inte belyses i relation till åtgärdsförslagen. Saknar även en analys av vilka effekter de föreslagna åtgärderna får för glesbygd kontra storstad.
- Menar att ekonomiska incitament som föreslås riskerar att främst premiera höginkomsttagare som kan skaffa fler bilar. Påpekar att utredningen har konstaterat att Sverige har en motorstark fordonsflotta med stora, tunga bilar, vilket förmånsreglerna har bidragit till och anser att det är märkligt att införa ytterligare stimulanser för inköp av stora, törstiga bilar. Menar att om premier väljs ihop med registreringskatt bör systemet utan viktdifferentiering väljas för att premiera små bilar med låga utsläpp.
- Föreslår att de olika premierna utformas så att de betalas ut endast mot uppvisande av kvitton på tankade förnybara drivmedel över tid för att säkerställa tankningsgraden och undvika indirekta rekyleffekter.
- Saknar en genomgripande analys av uppgången och nedgången i etanolbils- och etanolförsäljningen i utredningen, och menar att en sådan bör göras omgående.
- Påpekar att problemen med tomgångskörning helt förbises i utredningen.
- Är positiva till utredningens förslag om en ”vitvarumärkning” av bilar och anser att denna bör genomföras omgående. De anser även att den bör inkludera begagnade bilar, samt att bränslen bör kunna märkas.

### **Uppsala universitet**

- Avstår från att yttra sig eftersom de bedömer att förslagen inte innehåller några miljörättsliga aspekter utan främst miljöpolitiska och samhällsekonomiska sådana.

### **Vattenfall**

- Är positiva till utredningen som helhet och särskilt till de förslag som har lagts fram för att minska inköpskostnaden för både lätta och tunga elfordon. Anser att Sverige bör upprätta nationella mål för elektrifieringen av transportsektorn för såväl lätta som tunga fordon.
- Menar att det behövs en övergripande nationell samordnare som följer upp det föreslagna nationella målet om elektrifiering och tar ansvar för den långsiktiga marknadsutvecklingen.
- Anser att städerna bör tilldelas en central roll i omställningen till eldrift genom att säkerställa att det finns tillgång till laddplatser och införa bekvämlighetsförmåner för elbilsförare alternativt undanta de från trängselskatt. Menar även att det bör

säkerställas att elektrifiering kommer med i upphandlingar av att publika transporter och logistiktjänster.

- Påpekar att stöd behövs för laddinfrastruktur för normalladdning och att man bör underlätta för privata aktörer att bygga ut snabbaddning genom att utse geografiska platser för detta.
- Anser att laddning på arbetsplatsen bör undantas förmånsbeskattning.
- Påpekar att elfordon behöver initialt stöd för marknadsintroduktion genom premier, samt att miljölastbilspremien bör omfatta laddhybrid- och elbussar.
- Stödjer utredningens förslag om att under de närmaste åren genomföra ett antal innovationsupphandlingar för elektrifiering av vägar.
- Menar att regeringen bör tilldela en myndighet ansvar för att upprätthålla en nationell databas över laddplatser och information.

### **Vinnova**

- Anser att även luftfarten, sjöfarten och järnvägsområdet kräver kraftfulla åtgärder för att minska utsläppen.
- Påpekar att utredningen mest har fokuserat på kortsiktiga lösningar och att långsiktiga lösningar har uteblivit. Anser att flera av de föreslagna specifika styrmedlen bör tidsbegränsas samt att det bör finnas en plan för hur och om generella styrmedel ska ersätta dessa.
- Påpekar att det är av stor vikt att satsningar på forskning och innovation stärks, och innovationsupphandling skulle kunna vara ett effektivt sätt (bland flera) att driva utvecklingen mot en fossilfri fordonstrafik.

### **Volvo Personvagnar**

- Anser att en övergripande långsiktig färdplan, liknande arbetet med nollvisionen i trafiksäkerhetsarbetet, borde ha varit vägledande i arbetet. Menar att ansvaret för omställningen bör fördelas mellan inblandade aktörer som varje år sätter upp mätbara mål för sin verksamhet. Detta arbete bör årligen presenteras på en ”resultatkonferens”.
- Saknar en övergripande strategi för hur man tydligt avser att nå målet. Saknar även en samhällsekonomisk analys av de olika förslagen.
- Anser att utredningen borde ha betonat betydelsen av forskning, utveckling och demonstration.
- Stödjer principiellt bonus-malus-systemet, men är emot att det grundar sig på en registreringskatt på nya personbilar.
- Anser att utredningen borde ha gjort en noggrann konsekvensanalys av hur fordonsflottan kan komma att förändras med förslagen om att ändra förmånsreglerna, eftersom de menar att detta kan komma hämma förnyelsen av fordonsflottan.
- Menar att de bränslestandarder som tas fram inom EU och som fordonsindustrin tar fram i samverkan med bränsleleverantörerna måste följas, och påpekar att tekniska begränsningar styr ökad låginblandning av biodrivmedel. Stödjer inte utredningens beskrivning om B15. Välkomnar i första hand ökad användning av andra generationens drop-in-bränslen, till exempel HVO.

### **Volvo**

- Instämmer i att flera av åtgärderna och de styrmedel som läggs fram bör utredas vidare eftersom de inte är tillräckligt väl analyserade avseende konsekvenser för samhälle och industri.
- Påpekar att användning av fossila bränslen och CO<sub>2</sub>-utsläpp är ett globalt problem och att styrmedel inom Sverige riskerar att medföra att utsläpp flyttar till andra länder, och saknar därför en analys angående dessa risker.

- Välkomnar speciellt förslaget att ge Trafikverket i uppdrag att bilda ett nationellt råd med uppgift att samordna och engagera berörda intressen i ett gemensamt arbete för att minska klimatpåverkan från vägtrafiken.
- Stödjer förslaget om att utreda möjligheten att ge höginblandad eller ren HVO samma avdragsrätt som andra rena och höginblandade biodrivmedel. Så även för att utreda om beskattning av DME kan ta hänsyn till skillnader i energinnehåll mellan DME och det likvärdiga motorbränslet.
- Är mycket kritisk till förslaget att fordon som betalar kilometerskatt ska kunna få del av inbetald bränsleskatt återförd, eftersom de ser små möjligheter att hitta ett administrativt system som är tillräckligt enkelt och säkert. Välkomnar dock att frågan om kilometerskatt utreds vidare.
- Välkomnar förslaget om att införa en miljölastbilspremie, men anser att den föreslagna varaktigheten på fem år är för kort. Beklagat att utredningen inte formulerat ett tydligt förslag på en miljöbusspremie.
- Välkomnar förslaget om ett demonstrationsprogram för tunga lastbilar, men ser gärna att programmet breddas till att även omfatta bussar.
- Delar utredningens bedömning att det krävs kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken för att bland annat nå klimatmålen, men saknar ett tydligt förslag om ökad harmonisering av betalningssätten för olika kollektivtransporter.
- Stödjer förslaget att utreda nödvändiga förändringar så att trafik med längre och tyngre lastbilar kan tillåtas på lämpliga delar av vägnätet.

#### **Värmlands Metanol AB**

- Delar utredningens uppfattning att biodrivmedel tillverkade genom förgasning av skogsråvara har en betydande potential jämfört med biodrivmedel tillverkade genom jäsnings, respektive rötning av livsmedelsgrödor respektive avloppsslam, hushållsavfall, gödsel och energigrödor. I motsats till utredningen menar de att förgasningsteknik med biobränsle som råvara finns kommersiellt tillgänglig.
- Anser att utredningens synpunkter angående metanol som fordonsbränsle är grovt felaktiga vad gäller såväl metanolens kemiska som fysikaliska egenskaper. Menar även att påståendet att det saknas serieproducerade fordon för metanoldrift är felaktigt.
- Delar utredningens uppfattning att kvotplikt för biodrivmedel kopplad till befrielse från koldioxidskatt och en prispremie kan vara en framkomlig väg för att öka användandet av biodrivmedel. Däremot hade de önskat att utredningen närmare utredde möjligheten att enbart använda höjd koldioxidskatt på fossila bränslen som styrmedel, där de inte delar utredningens uppfattning att den i så fall "måste höjas till en mycket hög nivå". Menar även att prispremien är för lågt satt och att kvotplikten i sin nuvarande utformning har för låg ambitionsnivå.
- Påpekar att det föreslagna riktpriiset på 12 kronor/liter för biodrivmedel per liter dieselbränsleekvivalent är för lågt satt med tanke på produktionskostnaden.
- Anser att frågan om nationell energitrygghet behandlas ytterst summariskt i utredningen och att detta är en klar brist. Menar även att det saknas en kvantifiering av de samhällsekonomiska effekterna av omställningen.
- Anser att frågan om låginblandning kontra höginblandning behandlas för lätt i utredningen och att den har stor betydelse beträffande metanol och etanol, då det är ett energislöseri att använda sådana bränslen för höginblandning.
- Beklagat att höginblandning premieras skattemässigt och att denna skattepolitik strider mot grundläggande regler om likvärdig beskattning av likvärdiga bränslen.

#### **WWF**

- Vill särskilt lyfta fram utredningens egen bedömning att omställningen måste påskyndas för att målet ska kunna nås. De välkomnar utredningens bredare synsätt med en mix av åtgärds paket.

- Menar att det inte är tillräckligt att begränsa utredningen om förnybara drivmedel till enbart biodrivmedel då även solbränslen och vindbränslen behöver beaktas.
- Anser att det är viktigt med ett ambitiöst mål för förnybar energi till 2030 då detta är relevant för de investeringar som görs idag inom transportsektorn. Vill se ett bindande delmål om 80 % förnybar energi och 100 % förnybar el till 2030 kombinerad med en kraftig energieffektivisering.
- Påpekar att de flesta biobränslen redan idag är överlägsna fossila bränslen ur klimatperspektiv, men menar att alla förnybara bränslen måste bedömas med livscykelkriterier som kontinuerligt förbättras för att hela tiden sträva mot bättre prestanda.
- Ser det som motiverat att införa en kvotplikt såväl som 12-åriga prisgarantier för biodrivmedel, samt den föreslagna prispremien. De menar att detta paket verkar klokt, men påpekar i samma veva att det behövs ett paket för att stimulera investeringar i kollektivtrafik och elektrifiering av transporter för att inte skapa en obalans med stödet.
- Vill se ett mer kraftfull elektrifieringspaket än de som utredningen föreslår. Välkomnar förslaget att ge Boverket i uppdrag att se över byggreglerna så att krav ställs på att förbereda för laddplatser vid om- och nybyggnad av parkeringsplatser. Välkomnar även förslaget om ett statligt bidrag till installation av laddinfrastruktur för normalladdning men ser gärna att statligt stöd även utgår till att skala upp privat kapital för snabbladdningsstationer.
- Poängterar vikten av att kontinuerligt utveckla eldrift som minimerar och i längden helt faras ut kobolt och litium som insatsmaterial.
- Stödjer utredningens förslag gällande generella styrmedel som att en höjning av dieselskatten behövs och att kilometerskatt för tunga och lätta fordon införs. Påpekar dock att utredningen saknar konkreta förslag för tyngre fordon förutom en välkommen miljölastbilspremie.
- Påpekar att en elektrifiering av arbetsmaskiner kan vara fördelaktig och anser att denna åtgärd bör ingå i liknande åtgärdsprogram för tyngre fordon.
- Saknar förslag kring kollektivtrafiken och anser att Sverige har en unik möjlighet att sätta ett tydligt mål för att all kollektivtrafik är baserad på förnybar och hållbar energi senast 2030.

#### **Ynnor AB**

- Är kritiska till att utredningen saknar förslag till ekonomiska incitament och andra styrmedel vad gäller företagsbilar som kopplas till företagen. De är även kritiska till att utredningen inte har föreslagit åtgärder för att minska den svenska bilparken.
- Instämmer i utredningens förslag till att införa bonus-malus vid bilförmåns- och fordonsbeskattning, men ifrågasätter att hänsyn ska tas till bilens vikt. Instämmer i förslaget att införa en koldioxidbaserad registreringsskatt i anslutning till detta.
- Instämmer inte i förslagen till förändrad bilförmånsbeskattning, och förordar istället en förenklad förmånsvärdesberäkning som baseras på bilens pris och utsläpp av koldioxid. Instämmer i utredningens förslag till nedsättning av förmånsvärdet för alternativt drivna förmånsbilar, men förordar att även företagen får ta del av motsvarande nedsättning. Håller även med utredningen om att förmånsvärdet för en renodlad elbil ska sänkas till 30 % av förmånsvärdet för jämförbar bil utan eldrift.
- Instämmer i utredningens förslag till en kraftigare koldioxidifferentiering av fordonsskatten.
- Förordar att skatten för bilar som är äldre än 25 år sätts till 10 000 kronor per år.
- Instämmer i utredningens förslag att bilar som kan drivas på icke-fossila bränslen får en särskild inköpspremie på 15 000 kronor, samt förslaget att supermiljöbilspremien höjs.

- Instämmer inte i utredningens förslag av att det tillsätts en utredning med uppdrag att analysera effekterna av nuvarande reseavdrag. Förordar istället en fördubbling av schablonen för resor med egen bil i tjänst.
- Instämmer i utredningens förslag till sänkt trängselskatt för vissa lätta lastbilar och förordar att samma regler ska gälla motsvarande personbilar, samt förordar att detta ska lyftas ut från förmånsvärdet och beskattas separat.
- Instämmer i utredningens förslag att skärpa kontrollen av förmånen för fri parkering, samt förordar att förmån av fri parkeringsplats för förmånsbil ska lyftas ut från förmånsvärdet och beskattas separat.