

## Fossilfrihet på väg – remissvar från 2030-sekretariatet

### Innehållsförteckning

Inledning .....	1
Övergripande kommentar .....	2
Huvudmål och uttolkning .....	3
Prognostänkande .....	4
Beteendeförändringar .....	5
Upphandling och beställarkompetens .....	7
Kontraproduktiva styrmedel och perversa effekter .....	7
Vägavgifter .....	8
Fordonsbeskattning .....	8
Biodrivmedel .....	10
Kvotplikt .....	11
Godstransporter .....	13
Elfordon och laddinfrastruktur .....	14
Konvertering av befintliga fordon .....	16
Stadsmiljö och samhällsplanering .....	17

### Inledning

2030-sekretariatets arbete syftar till att säkerställa att det övergripande målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 förverkligas. Sekretariatet har tunga partners inom de tre huvudområdena för förändringsarbetet: Bilen/fordonen, Bränslet/drivmedlen och Beteendet. Alla aktörer har under lång tid arbetat med sina delar av omställningen, och sammanställer och systematiserar här de viktigaste rekommendationerna för att vi ska nå målet om en fossilbränsleoberoende fordonsflotta till år 2030.

FFF-utredningen är en av de mer omfattande på transportområdet, och den slår tydligt fast att omställningsmålet går att nå. Det som krävs är att marknadens aktörer delar uppfattningen, satsar utifrån utredningens ramar samt att långsiktiga riktlinjer implementeras som stödjer utvecklingen. Och vi behöver politiska beslut som inom flera områden stödjer denna utveckling. En satsning på bredband är en IT fråga, men är det inte även en förutsättning för att ersätta en del resor med digitala medier?

Vårt remissvar utgår från det som var den av regeringen fastställda målsättningen, att visa vägen fram till en fossiloberoende fordonsflotta, och bedöma om utredningen levererar detta svar. Utredningen förklarar å ena sidan att målet är nåbart, men dessvärre finns vissa reservationer och förslag på flera alternativa utvecklingsstrategier. Vi hade hellre sett att utredningen kom med en tydlig handlingsplan.

Detta remissvar är framtaget av 2030-sekretariatet. Arbetet har skett i dialog med dess partners, med fokus på den övergripande utvecklingen för att förverkliga det gemensamma målet. I förhållande till sekretariatets framförda ståndpunkter kan det förekomma avvikande intressen i enskildheter, vilket också kommer att framgå av parternas eget arbete och i de remissvar på utredningen de själva kommer att lämna.

### Övergripande kommentar

Med sina 1062 sidor är FFF-utredningen ett digert och omfattande dokument.

**Det enskilt viktigaste som FFF-utredningen gör är att slå fast att målet kan nås,** hela den svenska fordonsflottan kan vara fossiloberoende till år 2030, med en minskning av den markburna transportsektorns klimatpåverkan med 80%. Behovet av **en klimatrelaterad kvotplikt** är en annan viktig slutsats, även om den behöver utvecklas för att inte begränsa biodrivmedelsanvändningen. **Bonus-Malus för fordon, och gärna drivmedel, är ett viktigt förslag** som redan utretts, men konkretiseras i FFF-utredningen.

Det område utredningen är svagast inom är **beteendesidan**, där strategier saknas och förståelsen för behovet av att aktivt påverka mänskligt beteende tycks liten. Det är paradoxalt eftersom potentialen inom detta område är så stort.

Våra synpunkter utvecklas i texten nedan, men kan sammanfattas som:

- Vi är mycket positiva till att utredningen slår fast att en omställning till en fossiloberoende fordonsflotta är möjligt.
- Vi håller med om att de svenska myndigheternas prognoser bör ses över i ljuset av utredningen. Inte minst Trafikverkets kapacitetsutredning måste revideras.
- Vi menar att utredningen väl starkt fokuserar på problem med den tekniska utvecklingen, och missar den på sina håll mycket snabba teknikutvecklingen inom både bränslen och fordon. På beteendesidan är bristen än större.
- Beslutsfattare bör ta fasta på liggande förslag för att utveckla reseavdraget från dagens fordonsinriktning till ett klimatrelaterat reseavdrag. Detta gärna i kombination av distansarbetsstöd eller liknande som kan underlätta för arbete i landsbygd.
- Belöna den som handlar rätt – vi saknar en diskussion kring hur stöd till fordon kan kopplas till att de tankar klimatbästa bränsle. Exempelvis ger en etanolbil som kör på bensin ingen klimatnytta.
- Ge konsumenterna makten. Märkning av energieffektivitet och klimatnytta på fordon och bränslen är en viktig marknadssignal. Vi menar att utredningen borde belysa upphandlingens roll i omställningen tydligare.
- Vi stöder utredningens utvecklade Bonus-Malus-förslag, och menar att det borde införas snarast, och redan från början skall kontrollpunkter läggas in. Om inte Bonus-Malus kan införas direkt måste supermiljöfordonspremien förlängas.
- Bidraget till flexifuelbilar är bra, och bör utvecklas med ett ytterligare bidrag till laddbara fordon som går minst förslagsvis fem mil på el.

- Sänkningen av förmånsvärdet för bilar med lägre klimatpåverkan har varit effektivt. Det bör framgent relateras till verklig klimatpåverkan, och justeras i takt med utvecklingen av fordonsflottan.
- En kontinuerligt ökande och klimatrelaterad kvotplikt för drivmedel är nödvändigt och bör komma till stånd snarast eftersom kvotplikten med nuvarande utformning riskerar att bli ett tak för biodrivmedelsinblandning och minska klimatnyttan av bränslet.
- Avseende elfordon delar vi utredningen positiva syn, men vi menar att många av de utredningar som efterfrågas redan finns. De skarpa förslag utredningen har bör införas snarast. Energimyndigheten och andra berörda myndigheter bör få mandat att agera utifrån dessa material.
- Det finns bra och utvecklade förslag i utredningen på en omedelbar höjning av supermiljöbilspremien tillsvidare samt på ett investeringsstöd för normalladdning. Vi menar att regeringen bör ta fasta på dessa förslag genast, i avvaktan på Bonus-Malus
- Vi ser konvertering av existerande fossilbränslefordon som en nödvändig och kostnadseffektiv del av omställningen.
- Utredningen identifierar städernas viktiga roll i omställningen, vilket är positivt och bör kombineras med ett ökat fokus på beteendefrågor, inklusive t.ex. distansarbetsmöjligheter.

Det viktigaste regeringen nu kan göra är att gå till beslut i ett antal konkreta frågor, i görligaste mån redan i vårbudgeten 2014 samt i form av regleringsbrev till myndigheter och ägardirektiv till statliga bolag. Därtill bör man skyndsamt implementera flera av de förslag till åtgärd som redan utretts. Därutöver bör alliansregeringen och dess enskilda partier sondera med den rödgröna oppositionen – som i övergripande ordalag står bakom målet om en fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2030 – vilka förslag man står bakom och som alltså informellt kan presenteras som förankrade och därmed skapa en viss handlingskraft hos marknaden även om man inte formellt hinner anta förslagen i riksdagen innan valet.

### Huvudmål och uttolkning

Utredningen valde att tolka "fossilbränsleoberoende fordonsflotta" som 80% reduktion av klimatpåverkande gaser till 2030 från fordonsflottan, med delmål på 30% till 2020 och 60% till 2025. Vi ställer oss bakom dessa mål och menar att de på ett bra sätt konkretiserar de politiska direktiven.

Med denna tolkning har man också slagit fast att klimatfrågan är den övergripande drivkraften till att radikalt minska fordonsflottans fossilbränsleberoende. Utredningen diskuterar också att omställningen kan bidra till en höjd självförsörjningsgrad och bättre handelsbalans, till nya arbetstillfällen inom bl.a. jord- och skogsbruk, till en bättre fördelningspolitik, till bättre innerstadsluft och till en ny svensk exportmarknad – vi ställer oss även bakom alla dessa ambitioner och menar att potentialen är minst den som utredningen beskriver, men delar inställningen att klimatmålet är det enskilt viktigaste skälet att avsluta fossilbränsleberoendet. I detta arbete får inte

energieffektivitet i transporttjänster hamna i skymundan. Dels handlar det om utförda transporttjänster, dels handlar det om att hitta energieffektivare sätt att klara samhällets behov. Ofta kan resor ersättas med allt från resfria möten till planering.

Vi delar också bilden att en minskning bortom 80% är svår att uppnå till 2030, eftersom även förnybara drivmedel inklusive el har viss klimatpåverkan, effektivisering och förnyelse i fordonsflottan och transportsystemet kan ta längre tid samt att det är rimligt att acceptera en viss restpost fossila drivmedel inom överskådlig tid.

Utredningen siktar också på målet att Sverige ska vara fritt från nettopåverkan på klimatet år 2050, men är av naturliga skäl mindre precis med vad som bör ske perioden 2031-2050. Vi delar denna inställning, och menar att huvudskälet att ha med 2050-målet är att säkerställa att inga åtgärder som görs till år 2030 får inlåsningseffekter som gör det svårare att nå det mer långsiktiga målet.

Dessa mål bör givetvis snarast integreras i berörda myndigheters arbete, men även i de egna fordonsflottorna, resepolitier och riktlinjer för resfria möten etc. Vi stödjer utredningens krav att revidera Trafikverkets långtidsprognos, som anger förutsättningar som bryter mot den utveckling utredningen skisserar. Trafikverkets prognoser anger att personbilstrafiken förväntas öka med 28% till 2030, vilket belyser en viktig aspekt; om inte samtliga berörda myndigheter står bakom och arbetar efter regeringens målsättning om en fossiloberoende fordonsflotta 2030, och ett Sverige utan nettoutsläpp av koldioxid 2050, så kommer vi inte att nå dessa mål. Detta visar också att regeringen i sin styrning av sektorsmyndigheterna behöver kräva mer för att de senares konkreta arbete inte ska motverka den långsiktiga visionen.

I Trafikverkets årliga skrift kring vägtrafikens utsläpp anger man att "Trafikprognoserna håller just nu på att ses över" (14-02-26). Det pekar på vikten av en starkare statlig styrning av sektorsmyndigheterna, där varje beslut och varje prognos måste vara i linje med visionen om en fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2030 – ett mål och ett löfte som regeringen lanserade redan 2008 och som det är förvånansvärt att myndigheter sex år senare ignorerar.

### **Prognostänkande**

Ett arbete med år 2030 som mål blir med nödvändighet prognostungt och FFF har lagt mycket tid på prognosmakandet, inte sällan prognoser som bygger på historiskt material utan stor tilltro till utvecklingssteg. Utvecklingen ser sällan ut på det sättet, tvärtom är den ofta logaritmisk eller exponentiell – uttrycket "ketchupeffekt" är inte taget från ingenstans.

När det gäller elfordon menar utredningen att priser och effektivitet på batterier kommer att ta lång tid att nå kommersiellt intressanta nivåer. Vi vill inte utesluta en snabbare utveckling av både marknad och teknik. Exempelvis genomför Tesla i skrivande stund ett anbudsförfarande där amerikanska delstater får bjuda på vad de anser det vara värt att få världens största batterifabrik förlagd hos sig.

När det gäller resfria möten, distansarbete och distansutbildning tror utredningen att detta kan leda till ett minskat transportarbete med bil till 2030 på 4,5-6%, alltså en dryg tredjedels procents minskning per år. Det skulle innebära en väsentligt *minskad* överflyttning från bil till IT framgent jämfört med nu, vilket framstår som otroligt redan utan åtgärder och direkt orimligt sett i ljuset av det mål som regeringen slagit fast och utredningen haft som uppgift att konkretisera.

Ett exempel på hur utvecklingen gått väsentligt snabbare än man förutsagt är att flera bränslebolag nu har upp till 30% biobaserad råvara i sin diesel, från noll procent för mindre än tio år sedan – och en fortsatt snabb ökning förhindras av lagstiftning, inte av tekniska barriärer. Ett annat exempel är hur bilindustrin år 2006, när den mest sålda bilen i Sverige hade utsläpp på över 200 gram CO<sub>2</sub>/km, angav att man högst kunde effektivisera med 5-7% mellan varje motorgeneration. En Volvo V70 av 2011 års modell släppte ut bara hälften av den fem år äldre varianten, och med hybridisering ligger utsläppen kring 50 gram – en minskning med 75% har varit möjlig med befintliga, begränsade styrmedel. Och där nästa steg mot elektrifiering, som redan idag pågår för fullt, tar hand om ytterligare 20% till en total minskning på 95 %!

Kollektivtransportarbetet ökar som aldrig förr, tvärtemot den gängse bilden att färre kommer att attraheras av att åka kollektivt, och målet att fördubbla andelen till år 2020 synes inom räckhåll. Utredningen noterar detta men tror inte på en fördubbling ens till år 2030. På liknande sätt har försäljningen av elcyklar de senaste fem åren fördubblats varje år i Sverige, och är med samma utveckling snart ett fullvärdigt alternativ till många bilresor. Det är troligt att utvecklingen snarast påskyndas framöver, i takt med fler modeller, lägre priser, fler återförsäljare och en begynnande infrastruktur för laddning, men i FFF nämns elcykeln enbart i anekdotiska termer.

Vi menar att det är viktigt att ett lands vision kring en kraftfull omställning just bygger på att målsättningen slås fast, i linje med att Sverige beslutade utveckla sig, och spara sig ur, oljeberoendet efter 1970-talets oljekris. Resultat blev att Sverige i princip inte ökade den totala energiförbrukningen under perioden 1970-2000, och ersatte oljan i framför allt bostäder nästan helt. Lösningarna hade man inte 1970, men beslutet tvingades fram av händelser inom OPEC. Och visst gick det. Dessutom är Sveriges energisektor idag över 50 procent förnybar och vårt enda stora fossilberoende som vi har kvar finns i transportsektorn.

### Beteendeförändringar

Det talas om beteendeförändringar i utredningen, där utredningen diskuterar allt från Peak Car till att ungdomar tar körkort allt senare. Men slutsatserna man drar av detta är mycket begränsade.

Vi menar att vi här kommer att se en mycket snabb utveckling, stöttad av den snabba marknads- och teknikutvecklingen på IT-området. I flera undersökningar anger europeiska företag att deras anställda kräver ökad IT-mobilitet, och i en undersökning hos 250 IT-beslutsfattare i Europa anger 54% att de implementerar lösningar så att medarbetarna är fria att arbeta var de önskar, inte nödvändigtvis på den fysiska

arbetsplatsen. De drivande faktorerna är nöjdhet hos medarbetarna (53%), och produktivitet (50%), medan miljönyttan ännu inte fått stort genomslag.

Utredningsinstitutet Forrester Research har identifierat en ny medarbetartyp, "the anytime, anywhere employee", som redan idag anges utgöra så mycket som 29% av den globala arbetskraften, med en snabb och miljömässigt mycket intressant tillväxt.

TeliaSonera är ett av de företag som satt detta i system. Sedan 2001 har de ansträngt sig att systematiskt använda de produkter och lösningar de levererar, och till 2012 nått följande resultat:

- Antal flygresor har minskat med 69%.
- Körd sträcka med bil har minskat 88%.
- Taxiresor har minskat med 79%.
- Hyrbilssträckan med 86%.
- Reskostnaderna har minskat med 75%.
- Interna telefonmöten har ökat med 195%.

Utredningen har missat potentialen i detta område. Vi föreslår dock inte fler utredningar, utan bedömer att utvecklingen är så stark att allt som behövs är att regeringen tar fasta på den parlamentariska Klimatberedningens (2008) arbete. Klart är att reseavdragen för olika persontransportslag måste förändras och anpassas efter ambitionen att ge ett kraftfullt stöd till uppfyllandet av målen i FFF.

Vi ser de nya aktörerna på detta område som en mycket viktig allianspartner i omställningen. Tillväxt inom områden som resfria möten och distansarbete är en win-win-situation med ökad samhällsnytta, ökad individuell välfärd och minskande utsläpp.

En specifik del av beteendeförändringar gäller vilka krav man kan ställa på förändrat beteende när man ekonomiskt stimulerat ändrad teknik. När miljöbilspremien infördes och när flexifuel- och gasbilar fick sänkt förmånsvärde, hördes kritiska röster om att "de tankar ändå bara bensin". Detta var i huvudsak osant, men det är ändå rimligt att kräva att den som får ekonomisk stimulans också gör rätt för sig – särskilt om den ekonomiska skillnaden förstärks. Vi föreslår därför – vilket inte alls finns med i FFF – att den som väljer en bil för E85 eller fordonsgas för att få rätt att göra avdrag på exempelvis sitt förmånsvärde eller sin förmånsskatt vid anmodan/stickprov ska kunna visa upp att bilen till 70% eller mer tankats rätt, med kvitton eller liknande. För elbilar bör gälla att ägare till 70% kan göra gällande (elavtal eller motsvarande) att bilen laddas med ursprungsmärkt eller förnybar el när den laddas hemma eller i garage kopplat till bostaden. Samma sak för bränslecells- eller vätgasbilar, medan laddhybrider till förslagsvis minst 50% av den totala körsträckan bör gå på el. På samma sätt är det tänkbart att det i framtiden utgår olika former av stimulans för utrustning för distansarbete, vilket få bör förenas med krav på att det faktiskt används.

För att stimulera aktiva konsumentval är det viktigt att införa en klimatmärkning av bilar, i linje med det förslag Konsumentverket lade för drygt fem år sedan, men med



justeringen att den faktiska klimatpåverkan bör framgå – inte bara utsläpp ur avgasröret. Vilka modeller som uppfyller definitionen av "fossilbränsleoberoende" samt "fossilfria" bör också framgå.

Ett lika stort konsumentstöd är märkning av drivmedel, där en märkning på pumpen anger både klimatnyttan av och energieffektiviteten vid framställning av bränslen. Här skall även produktionsland kunna framgå. Gröna Bilister har föreslagit ett sådant system, och vi menar att det skulle stötta konsumenterna i medvetna val.

### Upphandling och beställarkompetens

Upphandling behandlas på ett antal olika ställen i utredningen och flera exempel på hur upphandling styr teknikutveckling och beteende nämns. Vi saknar dock konkreta förslag för hur upphandlingens roll kan förstärkas, och hur beställarkompetensen kan förbättras.

Detta är ett område där Sverige historiskt visat att det går att skapa marknadsmekanismer som både är teknikdrivande och miljöutvecklande. Generellt används instrumentet inte i sin fulla kraft, det är exempelvis inte alla kommuner som följer den statliga miljöbilsförordningen.

Minst lika viktigt är att uppföljningen vid offentliga och privata upphandlingar generellt anses brista. Vi tror att upphandling och beställarkompetens är viktiga områden att utveckla som får en snabb spridning på marknaden.

### Kontraproduktiva styrmedel och perversa effekter

Direkt kontraproduktiva ekonomiska styrmedel bör skyndsamt ses över, i linje med hur Sverige internationell driver att miljöskadliga subventioner ska avvecklas. Ett exempel är dagens utformning av reseavdraget, där endast faktiska kostnader minus grundavdrag på 10 000 kr finns för den som väljer att åka kollektivt, inget alls för den som tar cykeln och inget alls för den som avstår från arbetsresan till förmån för distansarbete.

Det är beklagligt att FFF inte föreslår någon förändring på detta område, som sedan tidigare är väl utrett och mycket diskuterat. En stegvis omställning till ett transportslagsneutralt resebidrag bör utformas; så länge det kallas "avdrag" är det svårt att motivera ett belopp för transportslag som inte direkt medför kostnader, såsom cykel. Det bör kombineras med ekonomiskt stimulans för distansarbete, t.ex. att underlätta avdrag för tjänsterum i bostaden, avdrag för internet-abonnemang i bostaden, påskyndad utbyggnad av 4G i glesbygd, etc.

Genom att bättre följa upp befintlig förmånslagstiftning undviks perversa effekter såsom att det är lönsamt att ta bilen till jobbet eftersom man parkerar gratis där, medan det är hög boendeparkeringsavgift hemma. Redan nu måste man skatta för denna förmån, och om Skatteverket följde upp detta skulle bilpendlandet till och från jobbet minska och FFF-målet därmed lättare kunna nås.

## Vägavgifter

En omställning till en fossilbränsleoberoende fordonsflotta innebär ett väsentligt intäktsstapp för statskassan, i form av minskade koldioxid- och energiskatter från försäljning av bensin och diesel. Detta intäktsstapp mildras genom att biodrivmedel beläggs med energiskatt och fossila drivmedels koldioxidskatt höjs så att konkurrenskraften bibehålls. På sikt – och särskilt om andelen lågemissionsfordon blir hög – måste intäkterna komma på annat sätt.

För att bidra till en täckning av inkomstbortfallet är det uppenbart att andra avgifter kommer att introduceras. Vi ser fram emot kommande förslag och förutsätter att de kommer att bidra till 2030 målet inom alla tre områden; bränsle, bilen/fordon och beteende.

För inrikes tung lastbilstrafik bör det säkerställas att omställningen till förnybart drivmedel inte blir en konkurrensnackdel visavi aktörer som har möjlighet att tanka billigare fossila drivmedel utomlands. Åkerier som investerar för att möjliggöra fossilfria transporter bör därför premieras.

Utredningen föreslår en kilometerskatt som innebär att den som erlägger skatten kan få restitution från skatt på drivmedel. I viss mån mildrar ett sådant system konkurrensnackdelar för åkerier som tankar i Sverige, men samtidigt innebär det en rabatt på den klimatstyrande bränsleskatten och minskar skatten på fossila drivmedel. 2030-sekretariatet tycker att konstruktionen strider mot utredningens övergripande målsättning och är tveksamma till modellens förenlighet med EU-rätten.

## Fordonsbeskattning

Symptomatisk för denna utredning är att den även på de områden där den faktiskt levererar konkreta förslag inte förmår entydigt ta ställning. Det gäller t.ex. fordonsbeskattningen, där FFF har två förslag om bonus-malus-beskattning av nya personbilar, med rekommendationen att frågan bör utredas vidare. Vi avvisar detta kategoriskt – frågan är välkänd sedan gammalt, har redan utretts i Sverige och är praxis på den franska marknaden sedan fem år tillbaks. Det som återstår när det gäller att utforma en exakt modell är politiska beslut som envar regering är kapabel att ta utan ytterligare fördröjning.

Vi menar att grundtanken är helt riktig; stimulans till de klimatmässigt bästa bilarna bör finansieras av bilarna med högst utsläpp. Detta innebär både att statskassan inte drabbas när omställningen skjuter fart, och att politiker och myndigheter inte kan anklagas att man "tar från barn och ger till bilar". Modellen bör dock – i motsats till FFF:s förslag – inte ha som honnörsord att "varje gram ska vara lika mycket värt", utan att "omställningen ska stimuleras". Det innebär att man tillåter väsentligt högre stimulans för de bilar med allra lägst utsläpp än vad ett enhetligt belopp kr/g skulle ge, vilket är nödvändigt för att stimulera t.ex. elbilar och kommande bränslecellsbilar. På samma sätt får då bilar med mycket höga utsläpp en förhöjd avgift, vilket är nödvändigt för att



skapa förändringstryck även i denna relativt prisokänsliga del av marknaden. Systemet bör också utformas som stegvisa grupper, i linje med hur kylskåp, däck och mycket annat redan energiklassas A-G – en sådan indelning ger den tydlighet konsumenten behöver för att agera. I denna klassning bör en tydlig åtskillnad göras mellan laddhybrider med räckvidd på enbart någon mil på el, och renodlade elbilar med tiofalt längre räckvidd, samt mellan laddhybrider som i förbränningsmotorläget använder fossila respektive förnybara drivmedel. Denna åtskillnad görs inte med EU:s nuvarande utläppsmetodik NEDC. Utredningen föreslår en bonus för flexibilar, alltså bilar som kan gå på biodrivmedel, samma lösning skulle kunna användas för elbilar/laddhybrider med en längre elkörsträcka.

Bränslenas och fordonens klimatpåverkan beräknas naturligtvis ur ett "well-to-wheels" sammanhang, dvs där hela bränslets livscykel tas med i beräkningen. 2030-sekretariatet finner att det är logiskt att resonera på det sätt som beskrivs i utredningen.

Såsom ofta påpekats, har det franska systemet inte varit utgiftsneutralt utan särskilt i början varit relativt dyrt för statskassan. Det beror just på att många konsumenter överreagerar på ekonomisk stimulans, jämfört med vad som vore rimligt i en strikt logisk modell, och en svensk modell bör ta höjd för detta. I Frankrike uppnåddes de största klimatvinsterna när modellen var ny, vilket är i linje med hur man i Sverige ser avtagande nytta med trängselavgifter i takt med att man vänjer sig vid systemet. Därför är det rimligt både att successivt och förutsägbart skärpa gränsvärdet, t.ex. genom att varje steg förflyttas med 5 g/km vartannat år och att stegvis höja de ekonomiska nivåerna. Eftersom en höjd bonus motsvaras av en höjd "malus" kan det ske utan kostnader för statskassan.

Förmånsvärdet bör fullt ut baseras på bilens klimatpåverkan, i linje med hur FFF resonerar, men med ett basvärde lika för alla, för att undvika en situation liknande den i Nederländerna, där laddhybrider fick 0 i förmånsvärde, med en mycket snabb försäljningsökning och lika snabb minskning när stimulansen togs bort efter ett år då den blivit för dyr för statskassan. Utredningen föreslår att förmånsvärdenedsättningen skall ses över snarast för att åtminstone gälla till 2018-12-31. Detta räcker inte – branschen vill ha långsiktighet, så att man vet på vilka premisser bilar kan säljas/upphandlas.

Redan idag ger den nationella miljöfordonsdefinitionen företags- och tjänstebilsägare möjlighet att välja mellan över 50 modeller. Många är namnet till trots fossilbränslefordon. Definitionen infördes 2006 och skärptes först 2013. Skärpningar med så långa mellanrum gör att förordningen saknar en påverkan. Utredningens förslag att se över förordningen 2018 menar vi inte räcker, tätare intervaller krävs för att påverka utvecklingen.

Vi saknar ett incitament för privatpersoner att välja bilar med lägre utsläpp eller som kan drivas med el eller biodrivmedel. Detta kan kopplas till samma emissionstrappa som gäller för kommande Bonus-Malus.

Det är utmärkt att utredningen föreslår en miljölåstbilspremie för tunga fordon. Utformningen är speciellt viktig i en bransch där andrahandsvärdet för fordon har mycket stor betydelse för viljan att satsa på ny teknik och dessutom ökade kostnader för enskilda åkare sällan kan läggas ut på kunder direkt. Utredningen konstaterar att premien kan uppfattas som statsstöd. Till en början får troligen ensidigt framdrift på el eller med förnybara drivmedel premieras, eftersom det ännu inte finns några självklara kriterier för miljölåstbilar. Stödet behöver utformas med hänsyn till att klimatnytta ska premieras framför dyra tekniska lösningar som främst är tänkta att kombineras med fossila drivmedel.

### Biodrivmedel

Under utredningens gång har potentialen för biodrivmedel successivt räknats upp i takt med att marknadens parter har kommit med ny information. Det är bra, det är en snabbt föränderlig marknad. Sverige är lyckligt lottat med en nettotillväxt av biobaserad energi, och flera olika tekniker har lanserats för DME, Syntetgas, B100, tallolja, ED95 och HVO-diesel de senaste åren.

För vätgas och bränslecellsfordon ser vi en potential de sista åren innan 2030, även om de första fordonen kommer långt tidigare – här är en snabbare ketchup-effekt än vad FFF tror klart möjlig förutsatt produktionskostnaderna för vätgas sänks och klimatnyttan vid produktion ökar. Räckvidden på 50 mil eller mer på en tank gör dessa relevanta där krav finns på mycket långa körsträckor. Vätgasen kan också vara ett sätt att använda överskottselektricitet från vindkraften, förutsatt höga krav på klimat- och energieffektivitet.

För *biodiesel* ser vi en stor potential för utvecklad biodiesel från RME (B100) och HVO från bl.a. skogsavfall, och bedömer det som helt orimligt att denna typ av diesel i praktiken är straffbeskattad jämfört med annan diesel trots att den har den största klimatnyttan och ofta utgår ifrån avfall. Detta bränsle ger en stor möjlighet till minskad klimatpåverkan utan stora omställningskostnader i form av ny infrastruktur eller motorsystem. Vi ser också en långsiktig framtid för konventionellt producerad RME från exempelvis raps, som bör bli mer konkurrenskraftig i takt med att EU:s hållbarhetskrav skärps och därmed utesluter mycket FAME av palmolja och soja. Klimatnyttan kan tämligen enkelt förbättras t.ex. genom att byta till förnybar metanol i tillverkningsprocessen.

Det är viktigt att slå fast att en omställning till fossilbränslefrihet knappast låter sig göras utan *etanol*, som globalt står för ca 80% av alla biodrivmedel. Den svenska produktionen i Norrköping har klimatprestanda fullt ut i linje med den andragenerationens etanol (med en CO<sub>2</sub>-reduktion efter den senaste investeringen på 90 procent) som utredningen i praktiken förespråkar, och vi uppmanar regeringen att utgå ifrån den faktiska, totala klimatprestandan istället för generationstillhörighet, råvara eller produktionsteknik när styrmedel för biodrivmedlen utformas. För tunga fordon finns även höginblandad etanol genom ED95.

Regeringen bör också stimulera en fortsatt användning av etanol och RME som rent eller höginblandat bränsle för både lätt och tung trafik. De möjliga etanolvolymerna räcker till så mycket mer än låginblandning i bensin. I ett läge när biodrivmedel beläggs med energiskatt behöver skattesatsen justeras med hänsyn till etanolens lägre energiinnehåll, på samma sätt som utredningen förordar beträffande DME.

Sverige har redan investerat i cirka 1 800 E85-pumpar, på totalt ca 3 500 mackar. Denna försäljning sjunker nu kraftigt, delvis för att nytillskottet av flexifuel-bilar är litet och för att befintliga flexifuel-bilar nu övergår från att vara tjänstebilar till att köras privat, med mycket kortare årliga körsträckor. För att denna satsning på E85 inte ska gå om intet, samt för det övergripande målet om fossilbränsleoberoende, behövs en snabb stimulans för flexifuelbilar inom ramen för bonus-malus-beskattningen (se ovan), liksom en stegvis ökad beskattning av fossila drivmedel i linje med sjupartiöverenskommelsen i klimatberedningen.

I skrivande stund har Lantmännen Energi helt nyligen meddelat att de tvingas skriva ned sin anläggning med 800 miljoner kronor, varsla personal och dra ner på ambitionerna för sin etanolproduktion. Göteborg Energi meddelar att det inte är ekonomiskt försvarbart att gå vidare till steg två av deras förgasningsanläggning Gobigas. E.On har lagt sin satsning på en stor förgasningsanläggning för fordonsgas i Skåne på is, och har mycket kraftigt dragit ner på ambitionerna för nya gasmackar i samverkan med OKQ8. ST1s satsning på lokalt producerad etanol är i dagsläget osäker, likaså Preems investeringar för att köldsäkra sin Evolution diesel och tillverka syntetisk bensin. Den röda tråden i allt detta är att de politiskt styrda ekonomiska villkoren från statens sida är alltför ogynnsamma och bristen på långsiktiga spelregler alltför allvarlig för att man på kommersiella grunder ska våga investera och satsa på en utökad produktion av förnybara drivmedel till fordonsflottan. Denna osäkerhet och brist på stimulans måste skyndsamt undanröjas.

Utredningen föreslår en ny modell, prispriemodellen, för stimulans av biodrivmedelsproduktion. Dess utformning leder till att den som tidigt börjar producera biobränsle får större ersättning än den som dröjer. Det har ifrågasatts om modellen är juridiskt möjlig, men flera experter kopplade till FFF har gett klartecken och även här menar vi alltså att någon vidare utredning inte behövs – regeringen bör anmäla till EU att man har för avsikt att införa en modell enligt FFF-förslaget, få acceptans för detta och genomföra det. En viktig justering är dock att modellen inte bör vara begränsad till andra generationens biodrivmedel, utan bör utgå ifrån att introducera ny produktionsteknik för befintliga biodrivmedel med god klimatnytta.

### Kvotplikt

Utredningen slår fast att kvotplikten – att bränslebolagen måste blanda in en viss andel förnybara drivmedel i fossil bensin och diesel – är en snabb och kostnadseffektiv metod att öka andelen förnybart och därmed närma sig målet. Men styrningen av kvoten bör förändras, då nuvarande utformningen inte styr mot förbättrad klimatprestanda.

Vi delar utredningens övergripande syn på att kvotplikten bör vara klimatbaserad. Nuvarande kvotplikt såsom den i nuläget är utformad har endast levererat cirka en tredjedel av den utsläppsminskning den är tänkt att ge. Redan nu anger Energimyndighetens egna prognoser att införandet av kvoten leder till en minskad användning av bland annat HVO i svensk transportsektor. Kvoten som borde stimulera marknaden gör precis tvärt om i praktiken.

Ett sätt att säkerställa att kvotplikten får önskad climateffekt är att se till att kvoten kontinuerligt justeras uppåt så att den inte låser utvecklingen. Dessutom bör klimatpåverkan inkluderas i kvotplikten, med högre kvotuppfyllelse ju större klimatnytta drivmedlet ger. Detta ökar också kostnadseffektiviteten i arbetet med att minska transporterens klimatpåverkan, vilket gynnar såväl fordonsägare som statskassa. Som en positiv bieffekt premieras utveckling av, investeringar i och produktion av climateffektiva biodrivmedel, vilket legitimt skulle gynna bl a merparten av de svenska satsningarna på biodrivmedelsområdet. En intelligent utformning av en klimatriktad kvot skulle på så vis kunna minska omfånget av och kostnaderna för stöd till nya produktionstekniker genom t ex en prispremiemodell.

Det är bra att FFF ser till klimatpåverkan från bränslet, vilket möjliggör för större belöning ju lägre klimatpåverkan drivmedlet har. Sedan 2010 måste alla biodrivmedel som säljs i Sverige uppfylla lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen. Detta innebär att marknadsaktörer kan rapportera klimatprestanda och ursprung för samtliga biodrivmedel på marknaden. Motsvarande regelverk för fossila drivmedel håller på att införas men har fastnat inom EU. På sikt bör dock en kvot kunna inkludera den faktiska klimatpåverkan från både fossila och biodrivmedel.

Detta är av stor vikt att basera kvotplikten på klimatreduktion eftersom klimatnyttan med såväl biodiesel som etanol kan variera med en faktor tre, från lägsta tillåtna klimatnytta enligt EU RED på 35% till en minskning på över 90% när tillverkningen sker på bästa möjliga sätt och biprodukter från tillverkningen används effektivast möjligt. Att inom ramen för ett kvotliknande system stimulera de bästa lösningarna sker redan t.ex. inom EU:s utsläppsdirektiv för nya fordon, i Kaliforniens krav på biodrivmedel och inom kvotpliktssystemet i Finland.

På EU-nivå finns inga förslag om att framgent skärpa kraven på förnybara bränslen till mer än redan beslutade 60% utsläppsminskning för nya anläggningar – för befintliga är 50% utsläppsminskning den nivå som gäller från 2017, men i EU-Kommissionens sk ILUC-förslag vill Kommissionen skjuta fram nivån om 50 % till 2018. För i princip alla biodrivmedel som produceras i Sverige är dessa nivåer dock för låga och saknar i praktiken betydelse, eftersom reduktionsnivåerna är högre än vad som anges i EU-direktiven. Vill man nå en högre kostnadseffektivitet i klimatpolitiken och samtidigt premiera svenska satsningar är därmed nationella styrmedel med klimatstyrning av stor betydelse.

EUs nivåer innebär förvisso att de allra sämsta biodrivmedelslösningarna på sikt rensas ut från marknaden. Här uppstår problemet att en volymbaserad kvot låter de som är sämst i klassen bestämma utvecklingstakten. Om styrmedel ska vara kostnadseffektiva måste de bästa lösningarna gynnas. Det är därför kvotplikten måste förändras till att bli utsläppsbaserad, då får de som är bäst i klassen driva på utvecklingen. Om vi inte höjer ambitionen innan år 2020 är risken stor att vi etablerat inlåsningseffekter som gör måluppfyllelsen svår eller omöjlig.

En utsläppsreduktionsbaserad klimatkvot stöds även av EU-rätten, inom Bränsle kvalitetsdirektivet (FQD) finns redan krav på att utsläppen från olika aktörers totala försålda drivmedelsvolym ska minska med 6 procent till 2020. Direktivet bygger i sak på en form av en klimatstyrd kvot som kan utvecklas i enlighet med förslagen i FFF utredningen.

En tydlig angivelse om omfattningen av klimatreduktionen är viktig för att ge beställare och upphandlare en möjlighet att bedöma och följa underleverantörers miljöarbete, och gynna leverantörer med de bättre bränslena.

### Godstransporter

Under lång tid har det skett en kontinuerlig, endast delvis konjunkturberoende ökning av godstransporter i Sverige. I Trafikverkets – i och för sig kritiserade – utvecklingsprognos antas fortsatt ökning. FFF utredningen behandlar trots detta godstransportarbetets utveckling och möjligheter till effektivisering i svepande ordalag, och lägger mer tonvikt på att belysa hur de skall internalisera sina externa kostnader än att diskutera hur de kan effektiviseras. Utredningen skriver själv att den ”inte lämnar några generella förslag inom godstransportområdet”.

Om godstransportarbete ökar generellt, och det även tillkommer en ökande E-handel, kommer trafikbilden både på landsvägarna och i det tätortsnära vägnätet och innerstaden att förändras. Samtidigt finns det stora möjligheter att effektivisera godstransportplanering. När det gäller långväga transporter så är Sveriges läge i norra Europa sådant att transporter alltid kommer att spela en viktig roll för basindustrin. Mot den bakgrunden är det av stor vikt att systematiskt arbeta för ökad effektivitet, förbättrad kapacitet inom järnvägen och att förbättra möjligheterna för intermodala transporter. Utredningen lyfter förtjänstfullt fram effektivisering av lastbilstransporter genom att tillåta längre och tyngre fordon. Man bör på allvar också överväga möjligheter som ges genom kolonnkörning, sänkta hastigheter och bättre hastighetsövervakning.

För att visa på de tekniska möjligheter som sedan flera år finns på marknaden vill vi föreslå en demonstrator (en större flotta 300+ fordon) för fjärrtrafik lastbil med på marknaden tillgängliga lågfossildrivmedel och drivlinor. Det finns en mångfald av olika tekniker. Demonstratorn bör inrikta sig på existerande teknik med låga ekonomiska och tekniska ingångsströsklar, dvs marknadsdemonstrateioner snarare än utvecklingsprojekt. Forskningsresurser tenderar att fokuseras på potentiell teknik, men den teknik som snabbt skulle kunna få marknadsandelar får färre resurser.

Transportinköpare och speditörer har idag inga viktiga drivkrafter att effektivisera planering och ruttoptimering eller ställa krav på energieffektiv körning eller förnybara drivmedel. Tyvärr har inte heller utredningen gått på djupet med sådana frågeställningar och lämnar inga konkreta förslag.

Det kan vidare bli så att persontransporter till butik ersätts med godstransporter hem med gods köpt på nätet. Vi tror det är viktigt att ha detta i åtanke, och styra bort från leveranser i stadsmiljö som inte kan samlastas eller ruttoptimeras.

Vi stödjer FFF-utredningens förslag att skyndsamt revidera den nyligen framtagna transportplanen för perioden 2014-2025, och där tydligare dra slutsatser av de senaste årens förändringar på transportområdet.

### **Elfordon och laddinfrastruktur**

Vi delar utredningens positiva syn på möjligheterna med elektrifiering av fordon, men ser dem som en av flera klimatsmarta tekniker.

När det gäller elektrifierade personbilar ser vi en snabb teknikutveckling, som knappast drivs från Sverige. Det gäller för regeringen att följa med i utvecklingen, och skapa incitament som ser till att Sverige deltar i fronten. Här är Bonus-Malus en mycket viktig del, och behandlas i annat avsnitt i detta remissvar. Men dagens supermiljöfordonspremie gäller i dagsläget endast till slutet av år 2014. Sannolikt kommer de budgeterade medlen för stödet ej att räcka året ut, vilket leder till att ytterligare åtgärder krävs redan under 2014 för att inte skapa onödigt förvirring på marknaden. För perioden 2015 tills dess att ett system av typen Bonus-malus kan införas i Sverige krävs därmed ett förlängt riktat stöd till fordon med mycket låga emissioner. Utredningen föreslår en omedelbar höjning av supermiljöbilspremien till 70 000 kr, vilket vi instämmer i och därför uppmanar regeringen att ta fasta på snarast möjligt, och samtidigt slå fast att premien gäller utan tak till dess att ett permanent system finns på plats.

Utredningen föreslår satsningar på laddinfrastrukturen i Sverige. För att möjliggöra för fler att använda elbilar och laddhybrider krävs en väl utbyggd laddinfrastruktur, både på publika och icke-publika platser. Brukaren av en laddbar bil måste kunna ladda där bilen parkeras över natten eller under längre stunder dagtid. För de som bor i villa med parkeringsplats finns redan möjlighet till laddning i hemmet. Men för boende i flerbostadshus saknas denna möjlighet naturligt. Detsamma gäller för laddbehov på arbetsplatsparkering och på andra platser där bilen används. Därför är ett skyndsamt införande av utredningens förslag på ett investeringsstöd för normalladdningsplatser mycket viktigt. Den nivå på 50% av investeringskostnaden som föreslås, dock max 25 000 kr, bedöms rimlig såväl som taket på 10 000 installationer. Skyndsamhet i införandet måste understrykas särskilt, då ett stort utbud av laddbara bilar finns tillgängliga på marknaden redan idag.



För att öka aktionsradie och användningsområden för laddbara bilar är också en väl utbyggd infrastruktur för snabbbladdning önskvärd. Denna utbyggnad har idag påbörjats i liten skala. För att få upp farten i utbyggnaden är ett investeringsstöd för snabbbladdning önskvärdt. Utredningen påpekar betydelsen av snabbbladdning, men föreslår att frågan ska utredas ytterligare. Vi menar att behovet av ytterligare utredning är ringa, och uppmanar istället regeringen att handla i frågan. Vad gäller standarder för denna laddning är tillräckligt redan känt, och vad gäller geografisk placering m.m bör detta lämnas upp till marknaden att avgöra. Även för snabbbladdning är 50% av investeringskostnaden rimligt, med ett tak på 250 000 kr och maximalt 500 installationer i ett första skede.

Kostnaden för stödet till att bygga upp en nationell infrastruktur av snabbbladdare är kanske 200 miljoner kronor – ett lågt pris för att föra upp Sverige i en tätposition för snabbbladdning. Det skulle ytterligare stödja den position Sverige har som ett land som bejakar en mångfald av miljösatningar inom transportsektorn, för övrigt i linje med det av EU föreslagna "Clean Power for Transport-programmet". Snabbbladdarna är centrala för omställningen av de fordon som körs längst – taxi, budbilar, bilpoolsbilar etc, och varje byte till elbil som sker här är klimatmässigt av mycket större värde än när privatbilisten byter.

Omställningen av tung trafik till fossiloberoende och högre energieffektivitet är av stor betydelse. Elektrifiering är ett viktigt verktyg i denna omställning, jämte transportminskande åtgärder och övriga förnybara drivmedel.

Utredningen är mycket positiv till elektrifiering av stadsbussar, och ger prognosen att det finns potential för nära 100% elektrifierade stadsbussar till 2030. Det finns akademiska resultat som pekar på att elbussar redan idag kan vara ekonomiskt fördelaktiga jämfört med en konventionell buss. Samtidigt finns det idag endast en handfull elbussar i Sverige. Denna potential måste tas tillvara, och det behövs både information och ekonomiska incitament för att få bussoperatörer att våga ta steget – tekniken finns att köpa idag. Den av utredningen föreslagna supermiljöbusspremien stödjer vi fullt ut, och hoppas att en framtida regering tar fasta på denna potential.

För tunga lastbilar är på kort sikt ökad användning av biodrivmedel det snabbaste sättet att påbörja omställningen till fossiloberoende. Här kan med fördel exempelvis HVO-diesel eller B100 användas, även med viss anpassning ED95. Men parallellt måste också elektrifiering utvecklas vidare. De koncept som finns för elektrifiering av tunga transporter bör skyndsamt verifieras och demonstreras, ett arbete som Trafikverket genom innovationsupphandling har satt igång. Målsättningen för Sverige bör vara att ha ett storskaligt försök i drift långt innan år 2020. Här finns en möjlighet att vara bland de första i världen, och med den kompetenta och konkurrenskraftiga industrin som finns i Sverige på tunga sidan är också de industriella konsekvenserna mycket positiva. För exempelvis tunga lastbilar är elektrifiering och biodrivmedel en mycket bra

kombination. De stora transportstråk som finns kan elektrifieras (typiskt större motorvägar etc.), och när dessa stråk lämnas övergår driften till biodrivmedel.

FFF föreslår ett antal nya utredningar att genomföras av bland annat Energimyndigheten. Det kan dock knappast komma som en överraskning för myndigheten att elfordon är på frammarsch, varför vi förutsätter att dessa utredningar redan är gjorda. Därtill kan Sverige faktiskt dra fördel av att vi i elbilsomställningen inte är världsledande, utan mycket av det som föreslås utredas är redan genomfört på andra håll.

Energimyndigheten bör därför under hösten presentera:

- En nordisk databas för laddinfrastruktur (i egen regi eller stödja en extern aktör).
- Offentliga krav på laddstationer (inklusive anpassning för rörelsehindrade).
- Kriterier för bidrag till snabbbladdare.
- Villkor för stöd till kommuner kring etablering av laddstationer.

Boverket bör följa det norska exemplet där förberedelser för laddinfrastruktur ingår i kommunernas planarbete. Även Skatteverket bör kunna snabbutreda hur man hanterar eventuella förmåner av att få tillgång till laddström. Troligen är värdet så litet i förhållande till tillgången på parkering att förmånsvärdet för parkeringen räcker.

### Konvertering av befintliga fordon

Regeringens uppdrag är att hela fordonsflottan år 2030 – om 16 år – ska vara fossilbränsleoberoende, inklusive befintliga fordon. Mot bakgrund av att bussar, lastbilar och arbetsmaskiner används väl över 10 år, och en genomsnittlig personbil används i cirka 17 år, är det märkligt att FFF:s förslag enbart gäller nya fordon – för att nå målen måste befintliga fordon antingen skrotas eller konverteras. Även om konvertering lär bli mer intressant mot slutet av perioden, bör konvertering inkluderas i de strategier som tas fram.

Då vi under ett antal år till fortsatt kommer att se nytillskott av fossilbränsle drivna fordon, vore en fullständig utskrotning både dyr och kostnadsmässigt ineffektiv. Delar av den lätta fordonsparken bör alltså konverteras, främst till el-, etanol- och gasdrift. Lagstiftningen för hur detta ska ske är redan på plats, inklusive klargörande av garantiansvar, krav på övriga utsläpp, etc, och det finns konverteringsfirmor både för etanol- och gasdrift. Även för elkonvertering finns ett företag som arbetar med detta, men det saknas rutiner för att säkra godkännande från bilbesiktningen. Med ganska begränsad stimulans kan konverteringen därmed ta fart, på samma sätt som den gjort på så skilda marknader som Tyskland och Italien.

Klimatnyttan bör kunna bli minst lika hög som för nya fordon, eftersom alternativet alltså är att dessa fordon fortsätter använda fossila drivmedel i åtskilliga år – och dessutom undviks den klimatpåverkan som tillverkningen av nya fordon innebär. Det har i riksdagen åtskilliga gånger föreslagits delfinansiering av konvertering, vilket regeringen skyndsamt bör omvandla till proposition, och inkludera tunga fordon.

**2030**



sekretariatet

## Stadsmiljö och samhällsplanering

Utredningen identifierar förtjänstfullt städernas viktiga roll i omställningen. Dels kommer värdefulla markområden som idag utnyttjas av bilar att behöva användas effektivare, dels gör ansamlingen av människor att det finns bra förutsättningar för kollektivtrafik. 2030-sekretariatet stöder utredningens föreslagna stadsmiljöavtal. I detta kapitel finns en lång rad bra förslag.

För nybyggnation har grannlandet Norge visat att man i kommunernas planarbete kan inkludera miljömål, inte minst på transportområdet. Sverige bör ta ett liknande initiativ, och vid nybyggnation säkerställa såväl kollektivtrafikanslutning och cykelbanor som förutsättningar för distansarbete. Vi stödjer utredningens förslag om en huvudman som säkerställer att översikts- och detaljplaner inkluderar det tänkande som måste vara grunden till ett samhälle som blir mindre beroende av vägtransporter i allmänhet och fossilkoltunga transporter i synnerhet.

Förslaget till stadsmiljöavtal är mycket lovande, med statligt stöd till exempelvis investeringar i kollektivtrafik för progressiva städer som förbinder sig att inte öka den totala trafikvolymen. Att medlen tas från den nationella planen är också bra förutsatt att pengarna tas från projekt som motverkar klimatmålen, alltså främst från vägprojekt vars samhällsekonomiska lönsamhet bygger på en prognostiserad trafikökning. Därmed uppnås ett bonus-malus-liknande arbetssätt även här.

2030-sekretariatet stödjer också förslaget om att den nationella planen som helhet ska klimatsäkras, dvs att planen ska läggas utifrån en viljestyrd planering med en nationell trafikminskning som mål. Detta skiljer sig mot dagens situation, där trafiken antas öka pga en prognostiserad framskrivning av historiska data.

Utredningen vill ge kommuner rätt att ställa krav på transportplaner samt att avgiftsbelägga privata parkeringsplatser, vilket vi ser som rimligt och angeläget. Parkering är en nyckelfråga för kommuners möjlighet att påverka resandet och markanvändningen. Utredningen presenterar dock inga skarpa förslag på detta område. Det är därför viktigt att en konkretisering av förslagen sker skyndsamt.

Planer bör också inkludera närhet till bilpool/kollektivtrafik i energimärkning av bostäder (inom detaljplanelagt område), samt säkerställa att bilpoolsbilar kan parkera "flytande" à la Amsterdam – redan försiktiga steg att underlätta för bilpooler genom att reservera p-platser i gatumark för dem har avvisats av rättssystemet, så här återstår mycket att göra. Det bör också vara möjligt att differentiera p-avgiften utifrån fordonets klimatpåverkan, såsom Växjö kommun beslutat men inte genomfört. Detta förutsätter till en början att den antikvariska parkeringslagstiftningen uppdateras, vilket en ensamutredare föreslog för åtskilliga år sedan.

Vi saknar även förslag där incitament för arbetsgivare diskuteras. Subventionerade kollektivtransportresor, leasing/lånecyklar, distansarbetslösningar är viktiga aspekter som attraherar nya arbetstagare och bidrar till en beteendeförändring. Genom att

**2030**



sekretariatet

engagera den offentliga och den privata sektorn när man ut till en stor del av anställda i en stad.

En aspekt vi saknar är en kollektiv- och distansarbetsmärkning/standard för nya bostadsområden. Många kommuner lägger bara bostadsområden där ny kollektivtrafik finns, men detta skulle kunna omvärderas.

För 2030-sekretariatet