

Klimatkommunernas synpunkter till "Strategi för omställning av transportsektorn till fossilfrihet"

Sammanfattning av Klimatkommunerna synpunkter

Klimatkommunernas medlemmar arbetar strategiskt för att minska klimatpåverkan från transporter med ambitiösa lokala klimat- och transportmål. Det finns en stor vilja att genomföra åtgärder för att förändra resandet inom och mellan kommunerna. Transportsektorn är dock den sektor som kommuner, landsting och regioner har svårast att på egen hand påverka och många kommuner ser ett ökade transporter som en av de största utmaningarna. Därför tycker Klimatkommunerna att det är mycket positivt att regeringen beslutat att ta fram en strategisk plan för omställning till en fossilbränslefri transportsektor. Nationella, långsiktiga styrmedel och spelregler ger regionala och kommunala aktörer de rätta förutsättningarna för att ställa om fordonstrafiken.

Till Energimyndighetens förfrågan om skriftliga bidrag inför uppdraget att ta fram en strategi för omställning av transportsektorn till fossilfrihet vill Klimatkommunerna lyfta fram följande:

- Klimatkommunerna har i remissvar till utredningen *Fossilfrihet på väg* lyft fram vikten av att minska de totala trafikvolymerna, inte bara effektivisera dem och göra dem mer klimatsmarta. Inför framtagande av strategin vill vi därför att Energimyndigheten särskilt prioriterar området beteendepåverkan för att åstadkomma en förändrad syn på bilen som färdmedel, genom mobility management-åtgärder, informationsspridning och opinionsbildning. (Läs Klimatkommunernas remissvar på utredningen "Fossilfrihet på väg SOU 2013:84").
- Klimatkommunerna vill lyfta fram vikten av långsiktiga förutsättningar vad gäller förnybara drivmedel, exempelvis bio- och vätgas, som på ett effektivt sätt kan utvinnas ur samhällets kretslopp. Stora investeringskostnader kräver långsiktighet. Över lag krävs det ett regelverk som uppmuntrar och gynnar användandet av förnybara drivmedel, särskilt från restflöden.
- Tydliga regelverk för att möjliggöra kommunernas satsningar på miljöbilar och elektrifiering av transportflottan.

- Klimatkommunerna vill se en förändring där transportplaner som tas fram från Trafikverket grundar sig på den politiska viljan att ställa om till en fossiloberoende fordonsflotta och styr mot uppsatta klimatmål till år 2030 och år 2050. Att som i dagsläget göra transportplaner som följer en prognos baserad på föregående års data är inte en väg framåt.

Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 33 kommuner och en region som medlemmar.

Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder. Föreningen har sedan starten 2003 vuxit till att gemensamt representera över 3 900 000 invånare.

Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Vi är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat.

Ökat kommunalt inflytande och tydlig ansvarsfördelning

Hinder

Kommunernas möjlighet att påverka bilresandet är begränsad. De saknar inflytande över skatter och styrmedel och blir på så sätt beroende av den statliga nivån. Från statlig nivå saknas det en tydlighet kring vem som ska bidra med vad i olika processer, som till exempel när Trafikverket genomför åtgärdsvalsstudier.

Klimatkommunernas förslag

Fördela fler styrmedel ner till kommunal nivå och möjliggör för kommuner att själva genomföra åtgärder som bäst passar deras geografiska förutsättningar. Trängselskatt och möjlighet att införa parkeringsavgifter vid externa köpcenter och privata arbetsplatser är exempel på lokala styrmedel som skulle öka kommunernas inflytande.

Trafikverket behöver underlätta för kommunerna att följa 4-stegsprincipen genom finansiering av steg 1- och 2-åtgärder, dvs. mobility managementåtgärder, inte enbart steg 3 och 4 (infrastruktur). Steg 1 och 2 handlar om åtgärder som kan spara in miljarder för myndigheten och skapa beteendeförändringar på lång sikt.

Det krävs en tydlig ansvarsfördelning om det ska hänga på enskilda kommuner och lokala politiker att föra en aktiv dialog och stå bakom klimatrelaterade förslag som riskerar att väcka stort missnöje bland invånarna. Som ett exempel kan trängselskatten i Göteborg nämnas där politikerna behövde hantera en folkomröstning om trängselskatten.

Besöks- och postadress

Klimatkommunerna
Box 41
221 00 Lund

Telefon

046-35 64 47

E-post

kansliet@klimatkommunerna.se
www.klimatkommunerna.se

Mobility Management och beteendeförändringar

Hinder

En omställning till en fossilbränslefri transportsektor kräver beteendepåverkande åtgärder, information och kunskapsspridning för att påverka invånare och företag. Detta behöver vara en ambition både på lokal och på nationell nivå.

Klimatkommunernas förslag

Det behövs forskning kring hur vi ska arbeta med mobility management och infrastruktuursatsningar i samverkan, så att inte infrastruktuursatsningar motverkar genomförda mobility managementåtgärder. Beteende som påverkar godstransporterna måste prioriteras högre då dessa i mycket hög grad styrs av hushållens och företagets sätt att beställa varor. Det krävs även fortsatt (samhällsekonomisk) analys av effekterna av mobility management.

Det krävs statliga resurser för att inte åtgärderna ska vara beroende av att kommuner hinner söka projektmedel.

Bättre samverkan mellan kommuner, staten, näringslivet och akademien. Det är viktigt att det finns en gemensam styrning och ett helhetsgrepp från statlig nivå.

Långsiktiga spelregler för förnybara drivmedel

Hinder

Biogas och andra biodrivmedel har varit skattebefriade genom ett undantag från rådande EU-lagstiftning. Detta undantag har tidigare meddelats från år till år, vilket har medfört en stor osäkerhet på marknaden. Kretsloppsarbete som har byggts upp, där sopsortering och organiskt material blir biogas och biogödsel samt storskaliga förgasningsanläggningar riskerar att gå i graven om inte stabila långsiktiga förutsättningar skapas. Ansökningar om fortsatt skattebefrielse fram till år 2018 för flytande förnybara biodrivmedel och till år 2020 för biogas godkändes av EU i december 2015. En skattereduktion för förnybara bränslen är viktig för en fortsatt utbyggnad av biogasen och för att inte riskera en stegvis nedmontering av biogassverige.

Klimatkommunernas förslag

För att underlätta det fortsatta arbetet krävs det ett långtgående perspektiv. Klimatkommunerna välkomnar regeringens inledande arbete med detta, som ansökningen till EU-kommissionen om fortsatt skattebefrielse av förnybara bränslen vittnar om. Förslagsvis bör ett nytt regelverk tas fram till år 2020. Där kan antingen skattebefrielse eller produktionsstöd ingå i en långsiktig lösning för att säkra förutsättningarna av en fortsatt utveckling av förnybara drivmedel.

Stor vikt måste läggas vid ett bränsles ursprung så man inte riskerar att få fram "förnyelsebara produkter" där råvaran inte är så klimatriktig som den ska vara. Om till exempel HVO får ett snabbt genomslag så kommer efterfrågan snabbt leda till att "råvaran/restprodukterna" blir en bristvara och

Besöks- och postadress

Klimatkommunerna
Box 41
221 00 Lund

Telefon

046-35 64 47

E-post

kansliet@klimatkommunerna.se
www.klimatkommunerna.se

risken är då uppenbar att HVO kommer att säljas som "upp till xx" bra förnyelsebar medan resterande del kan bli palmolja där värdefull urskog skövlas.

Stödsystem i EU bör harmoniseras. Idag kan en biogasproducent i Holland få produktionsstöd, och genom "gröngas-växling" dessutom sälja gasen i Sverige med skattebefrielse. Detta innebär ett dubbelt stöd, vilket underminerar den svenska biogasverksamheten.

Parkering och laddplatser för miljöbilar

Hinder

Tillgången till parkeringsplatser är en av de faktorer som påverkar bilens attraktivitet. Att till exempel belägga arbetsplatsparkering med en kommunal avgift skulle skapa ett incitament för bilpendlare att överväga andra sätt att resa.

I allmänhet upplever kommuner ett otydligt regelverk med många tveksamheter när det kommer till att gynna miljöbilar genom olika förmåner, som till exempel rabatterad eller gratis parkeringsplats, eller genom att etablera laddstolpar på gatumark/allmän platsmark. De otydliga regelverken skapar osäkerheter och hindrar kommuner från att agera.

Klimatkommunernas förslag

Utred förutsättningarna för att ge kommuner möjlighet att beskatta parkeringsplatser på privat tomtmark.

Lagstiftningen bör uppdateras och förtydligas för att kommuner ska kunna gynna miljöbilar genom att ge rabatterad eller avgiftsfri parkering till bilpooler och miljöbilar och etablera laddstolpar på allmän mark.

Det bör ställas krav på att snabb-laddstolpar etableras vid strategiska plaster.

Reseavdrag

Hinder

Reseavdraget som existerar i Sverige idag stödjer bilberoende och utnyttjas främst av höginkomsttagare som pendlar med bil i regionerna kring Stockholm, Göteborg och Malmö.

Klimatkommunernas förslag

Gör om reseavdragssystemet så att det är transportslagsneutralt, klimatstyrt och främjar hållbart resande. En övergång till färdmedelsneutrala avståndsbaserade reseavdrag skulle gynna både kollektivtrafik och samåkning och minska snedvridningen mellan olika färdmedel.

Gör det möjligt för arbetsgivare att subventionera cykel och kollektivtrafikresor till och från arbetet. Till exempel, gör kollektivtrafikresor till en skattefri löneförmån, alternativt gör det möjligt med bruttolöneavdrag för kollektivtrafikbiljetter.

Cykel och kollektivtrafik

Klimatkommunernas förslag

Satsa på statlig medfinansiering till utbyggnaden av kommunal cykelinfrastruktur. Detta har i Danmark lett till goda resultat.

Se över insatser och styrmedel som skulle underlätta för kommuner att öka andelen cyklister: Tillåta cyklister att köra mot enkelriktat, ny reglering för cykelfartsgata, bra jämförelsetal och kvalitetsnivåer kring nivåer på snöröjningen, och tydliggör PBL så att det är enkelt att ställa krav på högkvalitativa cykelparkeringar i samband med nybyggnation.

Kommunala transportplaner

Kommuner har idag ingen laglig rätt att kräva grön transportplan enligt plan- och bygglagen (PBL). Inte heller miljöbalken ger några klara möjligheter att använda detta verktyg.

Klimatkommunernas förslag

Kommuner ges möjlighet att ställa krav på grön transportplan i samband med nyexploateringar. Plan- och bygglagen (PBL) kompletteras så detta blir möjligt i tillämpliga delar av planprocessen som för exempelvis genomförandeavtal och detaljplaner.

Lokalisering av köpcenter är centralt för att ställa om och minska resorna med bil. Det vill säga närhet till bra och tät kollektivtrafik, samt bra cykel- och gångvägar. Här anser Klimatkommunerna att kommuner kan ha en viktig och drivande roll. Från nationell eller regional nivå bör det ställas krav på att "lokala transportplaner" tas fram för köpcenter och andra områden som genererar mycket biltrafik för att ha strategier och samarbeten med aktörer och företag för att minska resorna med bil och stimulera till omställning.

Upphandling

Klimatkommunernas förslag

Upphandling kan stärkas och användas bättre som verktyg för att nå fossiloberoende i kommunala och regionala fordonsflottor. Exempelvis genom att Upphandlingsmyndigheten får i uppdrag att stärka beställarkompetensen.

För styrelsen