



MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMVGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Motormännen

Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm 2016-10-20

Remissvar gällande "En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige" SOU 2016:47

Motormännens Riksförbund har tagit del av Näringsdepartementets förslag. Motormännens Riksförbund förstår att strategierna innebär en viktig pusselbit för att nå visionen om en fossilfri fordonsflotta och att ändringar och anpassningar för att nå dit kan komma att bli en nödvändighet för att bilismen utvecklas hållbart och ger upphov till ökad tillgänglighet även över nästkommande årtionden.

Vi önskar bemöta utredningen med en tydligare och mer nyanserad bild av den verklighet som bilköpare och bilister idag står inför. Utredningen tar upp viktiga aspekter och villkor av stor betydelse på ett ibland mycket flyktigt sätt. Utan att nogsamt reflektera över orsaker eller konsekvenser till rådande och önskade situationer kommer satsningar i värsta fall inte att innebära den omställning som är dess syfte. Acceptansen för omställningen till en fossilfri fordonsflotta är idag stor bland medborgarna, något som snabbt kan ändras om omställningen skulle visa sig innebära försämrad och fördyrad mobilitet. Omställningen mot en fossiloberoende fordonsflotta går nu snabbt, och takten kommer att öka ytterligare. När de fossila koldioxidutsläppen från privatbilismen närmar sig noll, finns inte längre starka skäl att tvinga bort den rörelsefrihet som tillgången till egen bil ger vanliga människor.

Vi vill särskilt lyfta fram följande områden:

- Konsekvenser för hushållen. De antaganden om aktuella förhållanden som nämns är otydliga och missvisande. Hushållen riskerar även enligt utredningen att till exempel drabbas negativt om teknikutvecklingen inte "hänger med", vilket givetvis låter mycket oroande. Inställningen att bilen går att bygga bort från människors vardag tyder på en brist i förståelsen för hur väsentlig bilen är för medborgarnas mobilitet.
- Kvotplikt. Det är inte ställt utom rimligt tvivel att marknaden klarar en sådan omfattande förändring utan betydande konsekvenser. Utredningen drar mycket spretiga slutsatser kring detta. Det bör vara en självklarhet att eventuella fördyringar av biodrivmedel på grund av ökad efterfrågan kompenseras genom sänkta skatter på förnyelsebara drivmedel.
- Den totala nyttan av samtliga föreslagna satsningar. Utan en mer gedigen samsyn kring Bonus-Malus, Klimatklivet, Infrastruktur för hållbara drivmedel och den nu föreslagna strategin kommer målen för dessa sannolikt inte att uppnås.



Motormännen

MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

- Fokusera på fossila CO2-utsläpp. Det vore kontraproduktivt att hämma utveckling av och tillgängligheten för förnybara bränslen genom parallellt drivna satsningar som inte delar dessa mål. Motormännen håller med om det absolut nödvändiga behovet av att påverka, eller omtolka, EU:s statstödsregler i riktning mot att nödvändiga skattelättnader för fossilfria drivmedelsalternativ kan genomföras.
- Landsbygd. I många städer och orter går det möjligtvis att bättre utnyttja kollektiv-, gång- och cykeltrafik, vilket anges skapa ökad frihet och möjligen kan minska efterfrågan på tillgången till egen bil i vissa hushåll. På många platser i Sverige är dessa dock inte ett alternativ, och bilen är istället denna nyckel till frihet. Den som har lägst ekonomisk marginal i dessa områden kan komma att drabbas oproportionerligt hårt i och med omställningen.
- Luftkvalitet i städer och tätorter. Motormännen vill komplettera beredningens uppgifter om partikelhalten på grund av dubbdäcksanvändning. Dubbdäcksförbudens inverkan på trafiksäkerheten är samtidigt oklar.

Konsekvenser för hushållen

Som konsekvens för hushållen nämns förhoppning att priserna på elbilar håller sig kvar på en låg nivå. Motormännen vill noga påpeka att priserna för elbilar inte är på en låg nivå idag, utan att dessa tvärtom kostar mer i inköp än en konventionell bil. Av den anledningen finns det redan idag rabatterat förmånsvärde och supermiljöbilspremier för att minska kostnadsgapet jämfört med andra bilar. Vi delar med andra ord inte utredningens bild av att elbilpriserna idag ligger på en låg nivå.

Att på ett sådant sätt missta sig vad gäller hushållens möjligheter att hänga med i teknikutvecklingen pekar på en förhöjd risk i att de betydande konsekvenser som förutspås (12.3.3) även blir verklighet. Detta skulle vara ett ovälkommet hinder i utvecklingen och kan innebära att satsningarna tappar kraft eller begränsar hushållens möjligheter på ett sätt som inte vidare identifierats.

Hade konsumenten getts rätt förutsättningar hade vi haft en betydligt större andel miljöbilar idag. Vad är då orsakerna till att så inte är fallet? Dels saknas ekonomiska incitament. Det finns idag inga alternativ på fordonsmarknaden som gör det möjligt att färdas till ett lägre pris än med fossila drivmedel avseende kostnaden för inköp respektive driftkostnad för fordonet. Avgörande för den nya teknik som strategin förordar är dels att tekniken är tillgänglig och attraktivt prissatt, men även att den är långsiktig. Sverige har idag inga sådana långsiktiga satsningar överhuvudtaget. Regelverk löper över mycket korta perioder, supermiljöbilspremien är bara budgeterad kommande år, och biogasen är skattefri enbart till 2020. Ingen ekonomisk kalkyl, vare sig för konsument eller företag, gör i och med detta den nya tekniken till ett attraktivt val. Konsumenterna är idag inte villiga att köpa en bil utan att veta hur skatter och kostnader väger in om tre år.

Även med rätt infrastruktur på plats kommer ett vacuum att uppstå på en marknad som inte består av förväntad fordonsflotta. Att sträva efter en tydlig långsiktighet är helt avgörande.



MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Motormännen

I Norge har elbilsintroduktionen gått betydligt fortare än i Sverige. Med tydliga incitament såsom befrielse från trängselskatt, fri parkering, möjlighet att köra i kollektivkörfält m.m. kan en mycket snabb introduktion av utsläppssnåla fordon ske. Förmånerna bör även komma brukare av biogas- och etanoldrivna bilar tillgodo om en snabb omställning till fossiloberoende fordonsflotta är önskad.

I utredningsbetänkandet, och på många andra platser i den aktuella debatten, framförs en överdriven tilltro till möjligheten att genom ändrad stadsplanering eller ändrade infrastrukturprioriteringar bygga bort bilen. Det är en inställning till medborgarnas behov av mobilitet som ter sig verklighetsfrämmande och tyder på en brist i förståelsen för hur invånarna kan lösa sina transportbehov.

Det föreligger enligt vår bedömning en betydande risk för att acceptansen av, och förståelsen för vikten av, en snabb omställning till en fossiloberoende fordonsflotta kraftigt avtar hos en betydande del av medborgarna i det fall omställningen bidrar till förlust av, eller ökade kostnader för, den rörlighet som krävs för att upprätthålla ett fungerande vardagsliv. Tillgång till bil kan innebära tidsbesparing på åtskilliga timmar per dygn för en normal barnfamilj, även i storstadsregioner. När de fossila koldioxidutsläppen från fordonen går mot noll inom de kommande tio till femton åren, utgör utsläppen inte längre legitima skäl för att inskränka medborgarnas mobilitet ytterligare.

Kraftiga kostnadsökningar för mobiliteten kommer, vilket utredningen också påpekar, att drabba de grupper i samhället med lägst inkomster liksom boende gles- och landsbygd i betydligt större grad. Vikten av att omställningen till fossiloberoende fordonsflotta sker på ett socioekonomiskt och geografiskt rättvist sätt kan inte nog understrykas.

Vi ser till exempel redan idag hur konflikter uppstår mellan invånare i nya stadsdelar, när stadsplaneringen inte förstått vikten av att tillgängliggöra parkeringsmöjligheter i tillräcklig utsträckning. Ett parkeringstal på minst en (1) parkeringsplats per bostad bör vara ett minimum i framtida stadsplanering.

Kvotplikt

Kvotplikten kan bli besvärande. Särskilt i det fall situationen blir som förarbetet antyder – kostnaden för att tanka ett miljöbränsle ökar till dubbla priset. Då åstadkoms säkerligen viss minskad negativ miljöpåverkan, men hur mycket av den önskvärda skatteintäkten försvinner i nästa led? Ett förändrat resmönster kan påverka lokalt men även regionalt. Vilken inverkan det har vad gäller konsumtionen ges ingen mer ingående analys av. Tjänster, varor, resor eller fritidsaktiviteter får sannolikt stryka på foten i de fall dessa inte ryms i hushållsbudgeten på grund av ökade kostnader för den typen av resor som ofta utförs med bil. Möjligheten till arbetspendling minskar drastiskt, med ökande arbetslöshet och utanförskap som följd i framför allt glesbygdsregionerna.

För att bibehålla viljan till omställningsarbetet mot en fossiloberoende fordonsflotta får kvotplikt inte innebära ökad beskattning eller kraftigt högre priser på de förnyelsebara, inblandade delarna av bränslet. För att kompensera en eventuell prisstegring på förnyelsebara drivmedel vid en införd kvotplikt bör koldioxid- och energibeskattnings således endast ske på den fossila delen av bränslet.



Motormännens

MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Den totala nyttan av samtliga föreslagna insatser

Precis som Motormännens skriver i remissvaret till N2015-08127, Infrastruktur för alternativa drivmedel, kan omställningen endast ske när alla instanser har en samsyn i frågan och incitament finns för att locka till köp av just de biltyper som också har eller väntas få en hållbar infrastruktur för drivmedel.

Fortsatt skärpta utsläppskrav för icke fossil koldioxid kommer att hämma eller helt lamslå alla de satsningar som nu genomförs på biodrivmedel. Luften skulle gå ur hela den marknad som många aktörer idag kämpar för att bygga upp. Detta sker tillsammans med regeringens satsningar i bland annat Klimatklivet. Men det torde vara oerhört kontraproduktivt att först bygga upp en infrastruktur för olika sorters bränslen och sedan försvåra användandet genom höjda skatter och avgifter. Bilisterna behöver långsiktiga spelregler. Anpassningen till nya drivmedel kan gå snabbt om alla strävar åt samma håll och förmedlar en klar bild över var Sveriges privatbilism befinner sig om tio eller tjugo år. Ifall denna bild inte kommuniceras tillräckligt tydligt kommer konsumenter precis som idag köpa bilar med den mest konservativa tekniken. Hängivna early-adaptors skulle samtidigt återge en negativ bild av den långsamma utvecklingen vilket ytterligare skulle spä på pessimismen kring den nya tekniken. Det är en onödig effekt som är enkel att råda bot på. Nyttan av samsyn för alla på området förekommande insatser går inte att ta miste på.

Fokusera på fossila CO2-utsläpp

Det säger sig självt att en enkelriktad satsning på luftvård och totalt stopp för lokala CO2-utsläpp skulle verka mycket kontraproduktivt på nyttan av resterande klimatstrategier, bland annat avseende Klimatklivet. Det finns en risk att lokalt framställda biodrivmedel ges minskat utrymme och därmed får lägre effekt.

När det gäller förnybara drivmedel är det dessutom viktigt att inte enbart se till utsläppet av koldioxid vid fordonets utsläpp i drift. På pappret innebär de låga utsläppsnivåerna i värsta fall en bekräftelse på att en satsning inneburit förväntad effekt, vilket inte alltid är fallet. Att medelst laddhybrid-teknik få ned Sveriges snittsiffra för CO2-utsläpp för nya bilar på pappret ger ingen faktisk miljönytta. Föråldrade körcykler (NEDC härstammar från 1970-talet) och cycle-beating (fenomenet att biltillverkaren anpassar bilens egenskaper att prestera på topp enbart i tester) gör att det finns goda skäl att tvivla på en sådan strategi.

Bilar som drivs av lokalt producerade biodrivmedel som biogas eller syntetiska flytande bränslen hamnar direkt i skymundan då dessa bilmodeller sannolikt skulle bestraffas med "malus"-påslag vid köpet. Detta beror enbart på att bilens CO2-utsläpp baseras på att det drivs av ett fossilt bränsle. Men det behöver inte vara så.

Många fordonstyper kan redan idag dra nytta av förnybara bränslen, men har ofta hindrats att nyttja dessa av ekonomiska skäl. Sverige har sedan många år en relativt stor andel fordon anpassade för etanoldrift vilket tyvärr inte utnyttjas. Det är mer fördelaktigt att tanka bensin. Tack vare satsningar från näringslivet har det även växt fram en viss produktion av biodiesel, men inte heller dessa bränslen är något som konsumenten har möjlighet att dra nytta av idag. Dessa är sunda strategier som innebär en rad fördelar men som helt saknar efterfrågan, ofta på grund av den politiska oviljan att skapa ett ramverk för långsiktiga regler.



Motormännen

MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Det är helt nödvändigt att skapa ekonomiska incitament för att välja etanol, biodiesel, biogas eller andra förnybara bränslen som kan nyttjas i befintlig vagnpark istället för att acceptera de konsekvenser vi nu ser av att tidigare bestämmelser inneburit en så bristande framförhållning.

Samtidigt har Klimatklivet skapat förutsättningar för till exempel många nya biobränsleanläggningar. Låt bilköpare och privatbilism dra nytta av dessa, skapa möjligheter istället för inlåsnings effekter.

Biogasbilar drivs av förnybar energi, och Klimatklivets investeringar i och inriktning på sådan infrastruktur får nästan ifrågasättas då det dels saknas incitament för att välja en biogasbil framför andra, samt att de skattelättnader som getts biogas som drivmedel löper ut redan 2020. Motormännens Riksförbund har även tidigare efterfrågat en tydlig långsiktig strategi. Biogasen är ett särskilt bra exempel på en satsning som skulle kunna ges mycket större utrymme, bidra till minskat fossilberoende och bli ett långsiktigt verktyg i klimatpolitiken. Varför annars satsa så hårt på lokalt framställda biobränslen?

Motormännen håller med om det absolut nödvändiga behovet av att påverka, eller omtolka, EU:s statsstödsregler i riktning mot att nödvändiga skattelättnader för fossilfria drivmedelsalternativ kan genomföras.

Landsbygd

För att klara de högt ställda ambitioner som en fossilfri fordonsflotta innebär behöver vi en variation av elbilar, laddhybrider, bio- och vätagasbilar samt mer konventionella tekniska konstruktioner som kan tankas med biobaserade syntetiska bränslen. Nollutsläpp av fossil koldioxid är eftersträvarnsvärt. Sveriges landsbygd kommer dock att ha oerhört svårt att anpassa sig efter hårda utsläppskrav som gör elbilen till den enda lösningen. De flesta har helt enkelt inte råd med en sådan bil.

I och med den uppenbara viljan att reducera enbart det i vägtrafikregistret uppgivna koldioxidutsläppet är risken att vi fastnar i en vagnpark bestående enbart av elbilar och laddhybrider. Vi vet redan idag att laddhybriden laddas i mycket låg utsträckning. Det skulle vara farligt att måla in sig i ett hörn och stå kvar där medan anläggningar för biobaserade drivmedel står vid sidan om och ser på.

I många städer och även i en del mindre orter går det möjligtvis att bättre utnyttja andra trafikslag såsom kollektiv-, gång- och cykeltrafik. På många platser i Sverige är dessa dock inte alternativ som anpassats efter de resmönster som invånarna har att förhålla sig till, och bilen blir istället denna möjlighet att färdas så som behoven kräver. Den som då dessutom har lägst ekonomisk marginal kan komma att drabbas oproportionerligt hårt i och med omställningen.



Motormännen

MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Luftkvalitet i städer och tätorter

Motormännen vill komplettera beredningens uppgifter om partikelhalten på stadsgator på grund av dubbdäcksanvändning. Vid minskad dubbdäcksanvändning eller dubbdäcksförbud krävs mer sand och salt för halkbekämpningen på de aktuella gatorna. Sanden mals ned till dammpartiklar och bidrar till ökad partikelhalt. Salt har en rad negativa effekter så som ökad korrosion på fordon och infrastruktur samt förhöjd salthalt i yt- och grundvatten. Brytning och transport av salt och sand ger naturligtvis också upphov till föroreningar liksom alla annan materialhantering och transport.

Dubbdäcksförbudens inverkan på trafiksäkerheten i riket som helhet är oklar. Ökade inslag av dubbdäcksförbud i landet kommer sannolikt att medföra fler allvarliga trafikolyckor i vintertrafiken och kan inte vara en del av den svenska nollvisionen för dödade och allvarligt skadade i trafiken. Det förslag om skatt på dubbdäck som Partikelhaltsutredningen tidigare föreslagit och Miljömålsberedningen refererar till skulle utgöra ett mycket allvarligt hot mot trafiksäkerheten i landet med en kraftig ökning av antalet döda och svårt skadade i vintertrafiken.

Motormännens Riksförbund

Fredrik Daveby
VD

Carl-Erik Stjernvall

Carl Zeidlitz