



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

dnr: M2022/01830

Stockholm 2022-12-15

Remissvar – M2022/01830 – rapport Underlag om lokal och regional klimatomställning inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige ser utredningen om klimatomställningen som värdefull. Många frågor som är viktiga för bilister när det gäller omställningen är sådana som på ett eller annat sätt måste lösas praktiskt i kommun eller region.

Men den övergripande analysen i rapporten baseras på en rad förutsättningar som efter att den nya regeringen tillträtt får ses som mer eller mindre inaktuella. Som exempel nämns reduktionsplikten som avgörande för att minska utsläppen.

Om förutsättningarna

Naturvårdsverket bedömer att klimatmålet för inrikes transporter till 2030 kan nås med de styrmedel som är beslutade förutsatt vissa kritiska faktorer. Det krävs då bland annat både väl utbyggd laddinfrastruktur samt förnybara drivmedel i tillräcklig omfattning. Effekten av reduktionsplikten menar man kommer att vara helt avgörande.

Samtidigt är en del av analysen att det finns en osäkerhet just i om det faktiskt kan gå att få sådan tillgång till hållbara biodrivmedel som skulle krävas i takt med att inblandningskravet ökar. Produktionen av biodiesel ökar inte i tillräcklig takt trots investeringsstöd genom Klimat- och Industrikivet och olika initiativ för nya produktionsanläggningar.

Stora delar av dessa resonemang skulle behöva omarbetas eller analyseras vidare med utgångspunkt i att regeringen aviserat om att reduktionsplikten ska fasas ut i sin helhet, och det redan 2024. Att inte ha en inblandning över huvud taget är en fullständigt avvikande förutsättning jämfört med vad man i rapporten ansett vara en viss "politisk oenighet" kring hur inblandningskravet kunde tänkas utvecklas över tid.

Riksförbundet M Sverige står bakom reduktionsplikten, och håller med om att det saknas alternativ som i lika stor omfattning bidrar till vägtrafikens utsläppsminskning.

Bilen som samhällsbärare

Andra delar av rapporten lyfter fram vikten att planera samhälle och nya områden för att bilberoendet ska minska. Det handlar både om att trafikarbetet minskar, där fordon används mer effektivt, samt att tillgänglighet och mobilitet premieras framför framkomlighet med bil.

En aspekt är att sårbarheten minskar med minskat behov av drivmedel, och att åtgärder som främjar effektivisering är viktiga.

Det är viktigt att framhålla de stora effektiviseringar vi sett under de senaste åren. Få andra sektorer gör den omställning som vägtrafiken gjort under denna tid. Kostnaden för ny teknik och investeringar i klimatförbättrande teknik ligger på landets bilister. I slutet av 2022 rullar i Sverige strax över 400 000 laddbara bilar. Mer än hälften av de nya bilar som säljs är laddbara. Det har inneburit att vägtrafikens utsläpp minskar, kommer att fortsätta minska och att behovet av fossila drivmedel minskar.

I rapporten utgår man från att det är den bensin- eller dieseldrivna bilen som ska planeras bort och minska. Det är en förutsättning som möjligtvis är delvis korrekt idag, men som till 2030 tappar allt mer relevans. 2030 är branschens analys att det till dagens 400 000 laddbara bilar adderats 2 miljoner ytterligare.

Den som investerar för framtiden och köper en utsläppsfri bil förväntar sig en mobilitet som motsvarar eller överträffar den man upplever idag.

Inget i rapporten visar på att hänsyn tagits till denna utveckling.

Oklara prioriteringar

Så som man ofta väger in klimataspekten i steg 1 – 4 åtgärder, aspekter som lyfts fram som självklara gällande investeringar till förmån för bilen, är det förvånande att se hur omfattande analys som skett kring byggnation av städer och samhällen. Mot beaktande av att hänsyn inte tagits till den omfattande elektrifieringen är det svårt att förstå de återkommande förslagen om bortprioritering av bilen och hur den privatägda bilen kan ersättas av mobilitetslösningar eller förbättrat tjänsteutbud.

Dessutom framgår av rapporten att arbetet med att nedprioritera bilen kallas för klimatomställning, och att det idag inte tillräckligt genomsyrar det strategiska arbetet då kommunens alla verktyg inte används tillräckligt aktivt för omställning. Som exempel nämns bostadsbyggandets fokus på att "lösa behov av bostäder, inte på långsiktig omställning".

För de som är beroende av bil, och bilister som köper och äger bil, handlar frågan om omställning snarare om vilka kostnader som är förenade med bilen. Exempelvis i att man betalar mer skatt för sin bil jämfört med de kostnader bilen orsakar. Att bilen blir allt dyrare i takt med ökade EU-krav på biltillverkare om bland annat utsläpp, samt även allt högre malus-skatter. Detta är exempel som bidrar till att omställningen ska äga rum. Bostadsbyggandet kommer sannolikt inte kunna bidra till det inom överskådlig tid.

Att man ändå föreslår att prioritera sådana mer omfattande åtgärder framför enklare steg 1 – 2 lösningar är inte logiskt i kombination med att man inte heller tar hänsyn till elektrifieringen.

Den rätta lösningen är i stället att underlätta för kommuner för uppförandet av laddstolpar. Att planera för och bygga nya områden baserat på en illa grundad idé om att den mobilitet en bil utgör kommer att se annorlunda ut när de i allt högre grad elektrifieras blir en felaktig och oproportionerlig åtgärd som inte faller inom ramarna för syftet att bygga bostäder eller andra fastigheter.

Omställningen och kostnaden för denna hanteras som skatte- och styrmedelsfrågor inom fordonsområdet. Skulle man få rabatt på drivmedelsskatterna om samhället i stället anpassas för att i mindre utsträckning använda bilen? Bilister betalar redan idag skatter på en nivå som vida överstiger de kostnader den kan orsaka.

Plus och minus

Vi tror på differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter. Ett förslag på en bra åtgärd i rapporten är att ge kommuner möjlighet att sätta olika parkeringsavgifter för bilar med olika utsläpp. Det är ett viktigt sätt att gynna utsläppsfria bilar även i begagnatledet. Idag sker den mest kraftfulla subventionen på nybilssidan i att förmånsvärdet sätts ned kraftigt om fordonet har teknik som sänker utsläppen.

Ett illa utformat förslag i rapporten är det om tanken att införa miljözoner trots avsaknad av luftföroreningsproblematik, som en klimatåtgärd för att bilda en "fossilfri zon".

Som vi har påpekat är förutsättningen för bilägare den skatte- och styrmedelspolitik som förs inom fordons- och transportområdet. Man betalar redan till fullo och däröver för sin rätt att använda bilen.

En miljözon som mött kraftfull kritik, även från stadens egna utredare, är den inom Stockholms stad. Kostnaden för stockholmare att tvingas köpa nya elbilar skulle överstiga 9,4 miljarder. En beräkning som dessutom utgår från klimatbonusstöd vilket numera har slopats. Besparingen skulle bara uppgå till 0,3 miljarder. Det är ett oproportionerligt kostnadsförhållande. Det finns krav i miljöbalken på just proportionalitet som sannolikt gör att en miljözon utan koppling till utsläpp inte skulle få införas.

Konsekvensanalys saknas

Rapporten kartlägger genomgående ekonomiska konsekvenser för stat, kommun och region. Men det går inte att ta del av vare sig slutsatser, underlag eller analyser kring hur bilister, boende eller exempelvis näringsliv skulle komma att påverkas av de olika förslagen.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle