



2008-06-18

Ert dnr: M2008/1040/Mk
Vårt dnr: Lu 39/2008
Handläggare: Christina Bergström

Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet
103 33 Stockholm

Remissyttrande: Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24)

Inledning

Transporter står för en stor del av utsläppen av koldioxider. Ett framgångsrikt sätt att få ner utsläppen för persontransporterna är att öka kollektivtrafikens andel av de totala transporterna på bekostnad av individuellt resande med bilen. SLTF har tillsammans med flera branschorganisationer satt som mål att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. SLTF jobbar också aktivt tillsammans med sina medlemmar, länstrafikbolagen, för att minska den miljöbelastning som kollektivtrafikens fordon medför. Vi har därför tagit fram ett miljöprogram som nu har som mål att fasa ut användningen av fossila bränslen.

Fördubbling av kollektivtrafiken

I slutet av 2007 överlämnade trafikverken regeringsuppdraget "Koll Framåt", ett åtgärdsinriktat program för kollektivtrafiken med målet "en kraftfull ökning av kollektivtrafikens marknadsandel". Därefter, under början av 2008, presenterade en enad kollektivtrafikbransch för Näringsdepartementet ambitionen om att – för miljöns skull - fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. En fördubbling bidrar inte bara till att nå olika miljömål utan även andra angelägna samhällsmål såsom sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. Branschen visade för departementet en vilja och beredskap för att ta sin del av ansvaret för att nå målet. Men utgångspunkten är att staten måste skapa de nödvändiga förutsättningarna för att göra det möjligt.

Under våren har en gemensam handlingsplan för att nå målet tagits fram bakom vilken följande organisationer står: Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Sveriges Kommuner och Landsting, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet samt Branschföreningen Tågoperatörerna. Handlingsplanen utgjorde underlag för de inledande överläggningar mellan branschen och regeringen som genomfördes i maj månad. Vi önskar att vi i en fortsatt

Svenska Lokaltrafikföreningen

SLTF Service AB *Org.nr* 556412-2983

Postadress Box 1108, 111 81 Stockholm *Besöksadress* Mäster Samuelsgatan 49, 2 tr

Tel 08-788 08 60 *Fax* 08-788 08 78 *E-mail* sltf@sltf.se *Hemsida* www.sltf.se

dialog kommer fram till konkreta åtgärder som gör det möjligt för branschen att ta de första stegen mot målet om en fördubbling av kollektivtrafiken.

I den bifogade handlingsplanen, ”Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken tillsammans”, kan man läsa om de åtgärder och insatser som gemensamt behöver genomföras för att nå målet. Flera av de förslag som Klimatberedningen tar upp återfinns även i detta s.k. fördubblingsdokument som t.ex. infrastruktursatsningar och skattebefrielse av förmånen av fria resor med kollektivtrafiken.

De beräkningar vi har gjort beträffande utsläppsminskningar av koldioxid visar att en fördubblad kollektivtrafik skulle ge en minskning av utsläppen från persontransporter i Sverige med ca 23 %.

SLTFs Miljöprogram – utfasning av fossila bränslen

Även om andelen kollektivtrafik skulle öka och fler väljer att lämna bilen hemma måste vi och våra medlemmar fortsätta att jobba med den egna miljöpåverkan. SLTF har därför, tillsammans med sina medlemmar, tagit fram ett miljöprogram (se bilaga). För ett antal år sedan påbörjades det programarbete som sedan resulterade i en rekommendation från SLTFs styrelse till medlemmarna om att använda långtgående utsläppskrav vid upphandling av i första hand busstrafik. Detta innebar att tuffare krav än gällande lagstiftning ställdes i upphandlingar avseende bussars utsläpp av bl.a. kolväten och partiklar. Införandet av de tuffa kraven har resulterat i att Sverige idag har en av världens renaste bussflottor i lokal och regional trafik med avseende på utsläpp av bl.a. dessa ämnen.

Efter denna framgång har programmet nyligen fått en ny inriktning. Rekommendationen från SLTFs styrelse till medlemmarna innebär nu att år 2012 ska 40 % av medlemmarnas busstrafik rulla på förnybara bränslekällor och år 2020 ska motsvarande siffra vara 90 %. Detta innebär alltså att år 2020 ska 90 % av den fossila bränsleanvändningen vara utfasad (motsvarande siffra för fordonsflottan är idag ca 10 %). Flera medlemmar har redan skrivit under den avsiktsförklaring som innebär att de förbinder sig att följa styrelsens rekommendation.

Synpunkter på Klimatberedningens förslag

14.3 Investeringar i infrastrukturen

Vi tillstyrker förslaget om en kraftig utbyggnad av spårkapaciteten. Det finns sedan lång tid stora brister när det gäller investeringar i och drift och underhåll av infrastrukturen vilket skapar framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken. Detta gäller särskilt i storstadsområdena samt i pendlingsstråk. Vi menar att den kommande infrastrukturpropositionen ska ha en tydlig kollektivtrafikprofil och innehålla satsningar på en sådan nivå att det skapar förutsättningar för att snabbt råda bot på dagens framkomlighets- och kapacitetsproblem och att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt.

Vi instämmer givetvis också i det som Beredningen skriver om att den vill lyfta fram att insatser som förbättrar kollektivtrafiken och gör den mer attraktiv för potentiella resenärer bör stödjas mer än idag.

14.4 Samhällsplanering osv.

Vi anser att kommunerna mer medvetet ska planera för kollektivtrafik vid utbyggnaden av nya bostadsområden, arbetsplatsområden och service/verksamhetsområden. All samhällsplanering ska grundas på att den individuella bilanvändningen ska minska. Det är också viktigt

att den utdragna och fördyrande planeringsprocessen förkortas genom att dubbelprovningar och möjligheten att i omgångar överklaga beslut tas bort.

14.5 Drivmedelsskatter, kilometerskatter och trängselskatter

Vi tillstyrker förslaget om att inrätta ett reseavdragssystem som är avståndsbaserat och färdmedelsneutralt. Vi menar att nuvarande avdragssystem missgynnar kollektivtrafiken och gynnar bilresandet.

Vi tillstyrker att kommuner/regioner som så önskar ska ges möjlighet att införa trängselskatter och få besluta om hur intäkterna ska användas.

14.6 Biodrivmedel osv.

När det gäller beskattning av förnybara bränslen generellt vill vi poängtera vikten av en stabil beskattning. Då våra medlemmar satsar på en utfasning av fossila bränslen (se ovan) är det viktigt att förutsättningarna är så tydliga som möjligt över tiden för de alternativa drivmedel de ska välja mellan.

14.7 Effektivare vägfordon och arbetsmaskiner

När det gäller fordonsskatten menar vi att regeringen bör använda den som ett strategiskt transportpolitiskt verktyg för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och uppnå övergripande miljömål. Skälet till det är att nuvarande konstruktion av fordonsskatten inte tillräckligt premierar de effektivitets- och miljöinitiativ som branschen tagit under flera år. Ovan har vi t.ex. beskrivit hur våra medlemmar satt upp miljökrav i upphandlingar vilket lett till att Sverige bland annat fått en av världens minst miljöpåverkande lokala/regionala bussflottor avseende utsläpp av t.ex. partiklar. Vi vill att Sverige även fortsatt ska kunna visa upp ett fordonsbestand i världsklass inom ramen för en ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. Förändringarna av fordonsskatten bör genomföras stegvis.

Vi tillstyrker förslaget om att skattebefria förmånen av fria resor med kollektivtrafik. Utöver att arbetstagarna ska få slippa förmånsbeskattning på biljetter och kort till kollektivtrafiken som de får av sina arbetsgivare, bör arbetsgivarna själva få slippa betala sociala avgifter för dessa kostnader. Sådana skatteändringar är bra exempel på åtgärder som vi tror skulle bidra till att förstärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och på sikt bidra till att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Resenärerna upplever då också att staten vill stimulera miljövänliga lösningar.

Vi tillstyrker även ändrade beskattningsregler för cykel som löneförmån.

19 Konsekvensanalyser

Vi har redovisat vår målsättning om att fasa ut användningen av fossila bränslen i lokal och regional kollektivtrafik. Tills vi når dit rullar dock många dieselbussar i vår trafik. Beredningens förslag om höjning av bränsleskatten kommer därför att medföra kostnadsökningar för våra medlemmar. Kostnadsökningar kan komma att påverka priser och utbud. Vi vill här påpeka det då detta inte framkommit så tydligt i kapitlet.

SVENSKA LOKALTRAFIKFÖRENINGEN



Christer G. Wennerholm
Ordförande



Charlotte Wäreborn Schultz
VD

SLTF är läns- och lokaltrafikens branschorganisation. Medlemsföretagen, trafikhuvudmännen, har ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.

Bilagor

1. "Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken tillsammans" (SLTF, Sveriges Kommuner och Landsting, Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Svenska Taxiförbundet)

<http://www.sltf.se/fileupload/pressdok/fordubblingkollektivtrafik.pdf>

2. SLTFs "Miljöprogram 2008"

<http://www.sltf.se/fileupload/pubdok/SLTFs%20Miljöprogram%202008.pdf>