

Remissyttrande: Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24)

Inledning

Sv. Bussbranschens Riksförbund, BR, är intresseorganisation för den svenska bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. BR kommer främst att yttra sig över de förslag och ställningstagande som påverkar bussbranschen. Beträffande temperaturmålet och koncentrationsmålet så har BR inte den kompetensen att avgöra huruvida 2-gradersnivån respektive stabiliseringsnivån på 400 miljondelar koldioxidekvivalenter (ppmv CO₂e) är relevanta målsättningar. När det gäller delmålen anser BR att bussbranschen ska vara ett medel till att uppnå utsläppsminskningarna inom transportsektorn. Med det menas här att bussbranschen inte ska ses som en isolerad bransch i klimatarbetet utan vägas in i hela transportbranschen. Exempelvis om busstransporterna ökar på personbilarnas bekostnad och därmed sänker transportsektorns totala utsläpp så kan det motivera en viss ökning inom bussbranschen separat.

Mot bakgrund av ovan nämnda menar BR därför att ett framgångsrikt sätt att minska utsläppen för persontransporter är att öka kollektivtrafikens andel av de totala transporterna på bekostnad av individuellt resande med bilen. BR har tillsammans med flera branschorganisationer satt som mål att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel samtidigt som branschen aktivt arbetar för att minska kollektivtrafikens negativa miljöpåverkan genom bl a ett branschgemensamt miljöprogram som bl a 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, jämställdhet och minskad trängsel. 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: BR, SLTF, Sveriges Kommuner och Landsting, 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 dialog kommer fram till konkreta åtgärder som gör det möjligt för branschen att ta de första stegen mot målet om en fördubbling av kollektivtrafiken.

Flera av de förslag som Klimatberedningen tar upp återfinns även i branschens gemensamma handlingsprogram, som t.ex. infrastruktursatsningar och skattebefrielse av förmånen av fria resor med kollektivtrafiken. De beräkningar som gjorts beträffande utsläppsminskningar av koldioxid visar att en fördubblad kollektivtrafik skulle ge en minskning av utsläppen från persontransporter i Sverige med ca 23 %.

Synpunkter på Klimatberedningens förslag

14.3 Investeringar i infrastrukturen

Utbyggnad av spårkapaciteten är väsentligt men BR menar att det internationellt sett finns mycket väl beprövade system, sk BRT-system (Bus Rapid Transit), med speciella bussar, anpassade vägnät och angöringsplatser som kan prövas i Sverige. Det är lösningar som prövats i flera storstäder runt om i världen som dessutom har en kostnadsbild som är en bråkdel av en traditionell spårsatsning och jämfört med spår kan systemet också komma igång mycket snabbare. Med dagens kunskaper inom alternativa drivmedel finns det dessutom stor potential att utveckla koldioxidneutrala BRT-system.

Det finns sedan lång tid även 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.

BR anser att Beredningen är på rätt väg när man beskriver vikten av att lyfta fram insatser som förbättrar kollektivtrafiken och gör den mer attraktiv för potentiella resenärer.

14.4 Samhällsplanering osv.

BR 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.

14.5 Drivmedelsskatter, kilometerskatter och trängselskatter

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

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

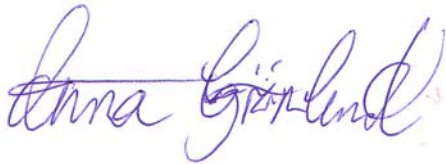
14.6 Biodrivmedel osv.

När det gäller beskattning av förnybara bränslen generellt vill BR, trots tempot inom utvecklingsprocessen, poängtera vikten av att ha långsiktighet i beskattningen. Eftersom den ekonomiska livslängden på bussar mycket sällan harmonierar med mandatperioder är det viktigt att tänka på olika lösningar av övergångsregler inom skatteområdet.

14.7 Effektivare vägfordon och arbetsmaskiner

BR 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.

Svenska Bussbranschens Riksförbund



Anna Grönlund
Förbundsdirektör