

Motion till riksdagen 2021/22:3663

av Anders Åkesson m.fl. (C)

Grön omställning av transportsektorn

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik krävs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom främjande av ökad användning av klimateffektiva biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag, och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU:s koldioxidstandarder för transportsektorn bör skärpas och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att successivt stärka styrningen mot miljöbilsfordon vid nybilsköp samt överväga ytterligare incitament för att påskynda laddningsinfrastruktursutbyggnaden och riva de hinder som i dag försvårar för utbyggnaden av laddningsinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well-to-wheel”, samt inkludera biogasfordon och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en energideklaration ska införas på personbilar vid nybilsförsäljning som är tydlig och jämförbar och som stärker konsumentinformationen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur fordonsskatten för tunga fordon i likhet med fordonsskatten för personbilar kan differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara fordonsdrivmedel samt att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel även inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en omställningspremie för att stärka incitamenten för en större andel förnybara drivmedel samt elektrifiering av arbetsmaskiner och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige kraftigt ska minska fossilanvändningen i lantbruket och ersätta det fossila bränslet med förnybart och utreda möjlighet till en biodrivmedelsbonus för att påskynda omställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella strategin för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter – med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för laddinfrastruktur anpassad till tunga transporter, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard – skyndsamt ska implementeras och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och avse befrämja innovationer till detta mål som projekt som Elise, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten för det offentliga att gå före och upphandla samma mängd biojet som krävs för de flygningar som genomförs av statsflyget och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ökade satsningar till det strategiska innovationsprogrammet för flyg (Innovair) i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt elektrifiering och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa en nationell elflygstrategi och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att säkerställa implementering och öka ambitionerna i internationella avtal som syftar till att flyget och sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartyg ligger i hamn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att det stödet går att söka även för hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för Klimatklivet så att det stödet går att söka även för hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferiering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn och se över möjligheten att Trafikverket ges i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna för konvertering av bilar till mer miljövänlig drift samt se över pumplagen för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka miljöstyrningen för förmånsbilar genom att se över möjligheten att endast miljöbilar kvalificeras som förmånsbilar och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatomställningen kräver att offentlig verksamhet ska gå före genom att se över hur alla fordon som staten, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av förnybara bränslen från 2022, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta laddning av elfordon via befintlig infrastruktur såsom via lyktstolpar samt ta fram standardiserade betalningsmöjligheter och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppgift att utvärdera de besiktningsregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella mål för täthet av laddinfrastruktur ska tas fram och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att utbyggnaden av laddningsinfrastruktur för tunga fordon utvecklas genom regelförenklningar, incitament och genom att använda befintliga undantag från nuvarande lagstiftning och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell plan bör beredas för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslecellsfordon väntas vara hög, för att möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastruktur

- med nationell samordning samt identifiera strategiska noder för vätgasproduktion, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för bindande mål i EU för utbyggnad av ladd- och tankningsinfrastruktur för alternativa bränslen inom översynen av alternative fuels-direktivet (AFID) och tillkännager detta för regeringen.
 37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera laddmöjligheter för fordon i samfälligheter utan omprövning av gemensamhetsanläggningen och tillkännager detta för regeringen.
 38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur vi bättre kan tillvarata den outnyttjade potentialen för inhemsk produktion av biodrivmedel med hög klimatnytta samt anta ett långsiktigt mål om att öka exporten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare styrmedel behövs för att öka den inhemska produktionen av biodrivmedel, vilket stärker självförsörjningsgraden och därmed också ökar Sveriges motståndskraft och tillkännager detta för regeringen.
 40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa driftstöd till biodrivmedelsanläggningar och tillkännager detta för regeringen.
 41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid reduktionsplikts kommande kontrollstation överväga en särskild kvot för avancerade biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
 42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett fullständigt genomförande av Biogasmarknadsutredningens (SOU 2019:63) förslag och tillkännager detta för regeringen.
 43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att ytterligare utveckla gröngasprincipen för att öka andelen biogas i de befintliga gasnäten och tillkännager detta för regeringen.
 44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidareutveckla biogasanvändningen till fler användningsområden och tillkännager detta för regeringen.
 45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka de ekonomiska incitamenten att välja förnybara framför fossila drivmedel även inom sjötrafiken genom att sträva efter lagstiftning i första hand på internationell nivå och EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.
 46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det finns behov av beredskapslagring också av fossilfria drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

Ökad mobilitet med minskad klimatpåverkan

Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn till år 2030 ska minska med 70 procent. Det är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara och energi- och resurseffektiva.

Centerpartiet vill skärpa såväl den nationella politiken som EU-lagstiftningen på området. Vi vill stärka kraven i bonus malus-systemet, så att det styr mot ett utbyte av fordonsparken till bilar med låga utsläpp. På sikt ska endast miljöbilar ingå i bonusdelen, och malusdelen bör successivt öka i takt med att den utsläppssnåla tekniken blir billigare och mer tillgänglig. Vi anser att biogasfordonet har en naturlig plats i miljöbilsdefinitionen, eftersom biogasen också bidrar till andra viktiga samhällsfördelar som ökad resurseffektivitet.

Vidare vill vi att politiken i högre grad tar hänsyn till utsläppen från fordonet ur ett livscykelperspektiv eller ”well-to-wheel”. Att som idag endast räkna utsläppen ur avgasröret ger en missvisande bild av utsläppen från fordonssektorn, och ger inte den mest effektiva politiken för utbytet av fordonsparken. När branschen kan presentera ett system där det på individuell nivå går att påvisa vad som tankas i varje enskild bil är vi öppna för att justera bonus malus-systemet utifrån de förutsättningarna.

Sverige är och ska vara en föregångare inom klimatpolitiken också för transportsektorn, men det är viktigt att våra styrmedel är samstämmiga med våra grannländer, för att främja rättvis konkurrens och så att utbyggnaden av nödvändig infrastruktur går i samklang. Därför vill vi fokusera på effektiva styrmedel på EU-nivå, inte minst när det kommer till att skärpa nuvarande lagstiftning såsom koldioxidstandarder för transporter inom EU. Det minskar också risken för att utsläppen endast flyttas till andra medlemsländer genom ”vattensängseffekten”.

Att sträva efter utsläppsfria fordon är ett värdefullt mål, men vi kommer fortsatt behöva biodrivmedel som framställs på ett hållbart sätt för att minska utsläppen från transportsektorn i EU, sett till bilens normala livslängd.

Att människor kan resa och att företag kan transportera varor är centralt i dagens samhälle och ekonomi. Behovet av effektiv logistik och snabba transporter kommer att fortsätta öka när digitalisering och e-handel växer. Att kunna transportera sig snabbt mellan olika delar av landet gör att arbetsmarknadsregionerna växer och jobb och företagande kan växa i hela landet. Samtidigt står transportsektorn för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser. Inte minst i stadstrafiken är utsläppen av partiklar och andra ämnen en stor källa till luftföroreningar. Det sker en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel. Det skapar stora möjligheter till mer hållbara transportmodeller och transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar – men inte mobiliteten. Grön teknik är en framgångsfaktor.

Digitalisering och automatisering skapar helt nya möjligheter med autonoma fordon och delningstjänster. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare och vi behöver mer forskning och introduktion av ny teknik på marknaden. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs många olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller men också nya praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster.

Centerpartiet anser att det går att förena en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan. Svensk miljöteknik är och kan fortsatt vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över. Många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras – något som gäller för alla trafikslag. Fler transportslag måste elektrifieras för att nå klimatmålet till år 2030. Detta innebär att starkare incitament behövs för fordonsflottan, men även för flyg- och sjötransporter.

Rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka beslut om investeringar som fattas. Det är därför helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. I dagens modeller framgår inte nyttan av tillförlitliga godstransporter av kalkylmodellerna. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhälleliga investeringsbeslut att fattas.

För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver även exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Detsamma gäller även för godset i vårt transportsystem, som är konstant undervärderat. Det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation.

Utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av gods-transporter måste intensifieras. Transporterna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige. Om transportkedjan bryts fallerar hela systemet tills man kunnat göra en återstart. Återhämtningsförmågan är oerhört viktig, det vill säga robustheten i transportsystemen.

Behov av en reform för fordonsbeskattning

Centerpartiet vill verka för att en skatteväxling inom transportsektorn genomförs som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet. Skattesystemet ska ta hänsyn till klimatnytta och de geografiska förutsättningar som råder i Sverige. Transportsektorn i allmänhet och i synnerhet vägtrafiken står i centrum för klimatomställningen. Det finns därför anledning att initiera en översyn av skattesystemet i transportsektorn. Skälen är flera. Dels kommer den enskildes kostnad i form av skatt på bränsle att minska inom ramen för grön skatteväxling när fordon med förbränningsmotorer i allt högre utsträckning drivs av fossila gröna bränslen, dels ökar stadigt andelen eldrivna fordon i såväl privat som yrkesmässigt bruk. Flera expertinstanser har börjat tala om ett nytt skattesystem inom transportsektorn, till exempel Svenska Miljöinstitutet, Klimatpolitiska rådet med flera.

Centerpartiet vill öppna upp för att utreda en fortsatt grön skatteväxling inom transportsektorn, ett system som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet. Hur en sådan skattereform ska utformas måste ske i en bred dialog med alla berörda. Vi tror att i den mån trafik skall beskattas – idag med ca 60 miljarder årligen – måste man förhålla sig till att dagens skattebas – det fossila bränslet – kraftigt eroderar. Om och när den ska ersättas med andra skattebaser måste dessa, bland annat, differentiera beskattning av vägtrafik i städer och på lands- och glesbygd. I städer bidrar trafiken med problem som inte förekommer i samma utsträckning på landsbygden, till exempel sämre luftkvalitet, trängsel och buller. Det handlar även om att beskattning tillåts variera mellan olika tider och platser. I sammanhanget behövs även en översyn och anpassning av andra styrmedel som till exempel energi- och koldioxidskatt på drivmedel, reduktionsplikt samt bonus malus-systemet.

Förbättra regelverken för förnybara drivmedel

Skattenedsättningen på höginblandade biodrivmedel är ett avgörande verktyg för att stärka konkurrenskraften för förnybara drivmedel gentemot fossila. Det är därför ett prioriterat arbete att Sverige fortsätter att driva på inom EU för att det ska vara möjligt att fortsatt befria dessa förnybara drivmedel från koldioxidskatt, så att dessa kan fortsätta att vara viktiga delar av klimatomställningen av den svenska fordonsflottan. Subventioner till fossila bränslen bör fasas ut så att de bär sina fulla miljökostnader. EU måste också sluta använda det fossila som norm när statsstödsregler beräknas. Normen ska vara klimatneutralitet så att det är möjligt att beskatta fossila bränslen mer än förnybara utan att det anses vara ett brott mot regelverket. Här måste Sverige ta strid med EU-kommissionen för att skapa hållbara spelregler, så att det blir möjligt att med nationella styrmedel nå de klimatmål som EU enats om. Vidare är det angeläget vid den kommande översynen av energiskattedirektivet att ändra så att alternativa drivmedel beskattas som sin fossila motsvarighet sett till energiinnehåll snarare än volym, vilket skulle premiera användning av biodrivmedel med låg energitäthet.

Även om EU:s förnybarhetsdirektiv ställer krav på biodrivmedlets hållbarhet så är det skillnad mellan biodrivmedel och biodrivmedel. De svenska biodrivmedlen har väldigt låg risk för ändrad markanvändning. Man kan därför säga att de svenska biodrivmedlen har ett klimatomvärde ur ett livcykelperspektiv. I kommande översyn av förnybartdirektivet är det angeläget att de avancerade biodrivmedel som exempelvis kan tillverkas från restprodukter från skogsbruket får hållbarhetskriterier som reflekterar deras nytta. Centerpartiet anser också att samma rapporteringsskyldighet som åläggs importörer av förnybara drivmedel ska göra sig gällande för de aktörer som importerar fossila drivmedel. Vidare är det angeläget vid den kommande översynen av energiskattedirektivet att ändra så att alternativa drivmedel beskattas som sin fossila motsvarighet sett till energiinnehåll snarare än volym, vilket skulle premiera användning av biodrivmedel med låg energitäthet.

Tillverkning och användning av biogas spelar en betydande roll i omställningen till ett fossilfritt samhälle och har många viktiga samhällsfördelar. Biogasen bidrar inte minst till ökad resurseffektivitet då tillverkningsprocessen i huvudsak nyttjar restprodukter. Såväl tillverkning som användning medför väldigt låga utsläpp, och den stora vinsten uppkommer då biogasen kan ersätta andra betydligt mer klimatskadliga drivmedel. Biogas som produceras i Sverige kan också bidra till en ökad självförsörjning av drivmedel, vilket ökar vår motståndskraft. Centerpartiet anser att biogasen kan och bör användas i fler tillämpningsområden, och därför fokuserar vi på att riva hinder för och stödja såväl ökad produktion som användning av biogas genom att utveckla gröngasprincipen.

Centerpartiet vill också se en skyndsam implementering av Biogasmarknadsutredningens förslag, där den svenskproducerade biogasens samhällsekonomiska nyttor tydliggörs.

Omställningen av den tunga trafiken

För den tunga trafiken som agerar i hård internationell konkurrens vill vi införa en möjlighet till bonusåterbäring för dem som kan visa att hälften av drivmedelsanvändningen under året varit förnybar. Förutom en ökad användning av biodrivmedel i de

lastbilar som redan rullar på våra vägar vill vi också införa styrmedel som ökar incitamenten vid inköp av nya lastbilar. Därför föreslår vi förändringar i fordonsskatten för tunga fordon som i likhet med fordonsskatten på personbilar differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet. Centerpartiet vill dessutom införa en ökad avdragsrätt för inköp av de lastbilar som är mest klimateffektiva.

Kollektivtrafiken viktig även ur ett jämställdhetsperspektiv

Regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el och tillkännager detta för regeringen. Centerpartiet vill ytterligare främja elburen kollektivtrafik och anser därför att skatten på el till kollektivtrafik ska sänkas. Kollektivtrafiken ökar kvinnors tillgänglighet till samhället. Att upprätthålla en fungerande miniminivå i kollektivtrafiken blir därför viktigt sett ur ett jämställdhetsperspektiv. Vi vet att kvinnor åker mer kollektivt än män. 30 procent av kvinnorna och 23 procent av männen reser kollektivt. (Källa: Kollektivtrafikbarometern) Åtgärder likt sänkt skatt på el till kollektivtrafiken bidrar därmed till ett mer jämställt samhälle.

Reduktionsplikten ska bidra till måluppfyllelse

Centerpartiet har sedan länge förespråkat ett system med reduktionsplikt som tvingar de som säljer drivmedel att årligen minska utsläppen med en viss procentsats genom inblandning av biodrivmedel. Det är positivt att en sådan reduktionsplikt införts och stärkts i samband med översynen som Centerpartiet varit med och förhandlat fram. Reduktionsplikten behöver vara ambitiös, skapa förutsägbarhet och säkra att kvoterna sätts så att de ligger i linje med målet om att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 % till 2030.

Centerpartiet vill vid reduktionspliktens nästa kontrollstation se över om en kvot bör införas för avancerade biodrivmedel. Detta skulle gynna produktion och användande av drivmedel med mycket låg klimatpåverkan och låg risk för förändrad markanvändning.

Att det nu också införs en reduktionsplikt för flyget är positivt, och något som Centerpartiet länge varit drivande för. Att ersätta en ineffektiv biljettskatt med styrmedel som på riktigt förmår minska utsläppen är ett viktigt steg i rätt riktning. Centerpartiet anser att det offentliga bör gå före och upphandla samma mängd biojet som krävs för de flygningar som genomförs av statsflyget. Det är särskilt angeläget eftersom statsflyget inte räknas i reduktionsplikten. En ökad användning av biojet bidrar också till att skynda på kostnadsminskningen.

Strategi för elektrifiering av vägnätet

Eldrivna fordon, såväl batteridrivna som fordon som framdrivs av bränsleceller, och elektrifierade vägar kommer att behövas för att nå det nationella målet för transportsektorn som gör gällande att utsläppen från inrikestransporter ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med 2010 års nivå. Som en del i målet är det viktigt att

främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Behovet av elektrifiering kommer att öka i framtiden och elektrifiering av transporter kan bidra till målpuppfyllelse även inom andra samhällsproblem, till exempel trängsel, buller och en förbättrad luftkvalitet. Dessutom går teknikutvecklingen snabbt framåt och elbilarnas räckvidd ökar betydligt för varje år, samtidigt som det finns en potential i Sverige att bli en internationellt betydande nation inom laddtjänster, laddteknik och smarta tjänster.

Centerpartiet vill att den nationella elektrifieringsstrategin ska inkludera ambitiösa mål för ökad elektrifiering i den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och tillhörande laddinfrastruktur. Vi vill se en bred definition av elektrifiering som inkluderar såväl batteridrift som vätgas och bränsleceller. Fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk är viktigt och Trafikverket måste i högre utsträckning än idag prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift. När ny teknik implementeras ökar också behovet av att nya affärsmodeller växer fram och utvecklas så att tekniken kan kommersialiseras.

Centerpartiet föreslår att regeringen utreder hur en snabb och effektiv utbyggnad av strategiska elvägar i Sverige ska gå till. Ur klimatsynpunkt är det en rationell investering. Branschen (Volvo och Scania med flera) har räknat ut att det behövs cirka 2,5 TWh el för att kunna elektrifiera triangeln mellan Stockholm, Malmö och Göteborg (E4, E6, E20 och RV 40); detta skulle minska CO₂-utsläppen från lastbilstrafiken med cirka 33 procent jämfört med i dag.

För att elvägar ska bli verklighet krävs konkreta åtgärder; det handlar om att dra el till vägarna, ta fram en utbyggnadsplan för lastbilanpassad laddinfrastruktur, se över beslutsprocesser, samarbeta med andra länder för att sätta en standard samt skyndsamt gå från en pilotverksamhet till ett sammanhållet och storskaligt system baserat på godstransportnäringens behov av elväg. En del av detta är också att göra elskatten mer flexibel; idag ser vi att det finns ett högre skatteuttag på en del gröna transporter, till exempel elbussar. Elektrifieringen av vägnätet kräver förmodligen en övergripande översyn och det svenska elsystemet, där fokus läggs på översyn av ellagen och elnätsregleringen.

Kommissionen ska vidare belysa finansieringsfrågor, hur el snabbt kan dras fram till väg samt effekter på elförsörjningen när godstrafiken ställer om. Den ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysna andra möjligheter till elektrifiering.

Omställningen av flyget

Principen att jaga utsläppen och inte transporterna gäller även flyget. Det är inte flygresan i sig som är problemet utan utsläppen den genererar. Det är därför inte lämpligt att beskatta flygresor utan miljöstyrning. För att höja omställningstempot i flygbranschen föreslår vi istället åtgärder för att öka användningen av biojetbränsle i kombination med satsning på forskning och innovation för att göra flyget mer energieffektivt och elektrifierat.

Även flyget måste bättre än idag bekosta sin klimatpåverkan och minska sina utsläpp och det finns en stor potential att producera biojetbränsle från till exempel

restprodukter från skogen. För att fler storskaliga produktionsanläggningar ska komma i produktion krävs långsiktiga spelregler och en stabil efterfrågan, vilket en kvotplikt kan skapa.

Vi anser också att Swedavia bör se över ökade möjligheter till rabatter för start och landning för de bästa planen och att statliga bolag och myndigheter bör ställa krav på – och klimatkompensera – sina tjänsteresor. För att underlätta omställningen krävs också att staten tar sitt ansvar och bidrar. Centerpartiet vill därför se mer forskning för en grön omställning av flyget. Till exempel behövs fokus på att få igång storskalig produktion av biobränsle i Sverige, samt forskning kring tekniska lösningar för att ställa om och effektivisera flygsektorn.

Tydliga politiska mål för elflyget

Centerpartiet vill också underlätta introduktionen av elflyg i Sverige. Miljö- och klimatpåverkan från flyget måste minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet. En snabb teknikutveckling sker just nu inom luftfarten där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Ett större statligt engagemang krävs emellertid för att tillvarata elflygets fulla potential. Regeringen antog 2017 en flygstrategi, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, som dock endast summariskt behandlar elflyg. Som jämförelse ingår främjandet av elflyg som ett uttalat mål i den norska regeringsöverenskommelsen. I Norge finns även ett tydligt politiskt mål för elflyg – att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Sverige saknar i dagsläget ett politiskt mål för elflyg; detta är önskvärt för att accelerera omställningen inom näringslivet. För att Sverige inte ska tappa ytterligare mark krävs att regeringen agerar.

Internationellt klimatarbete för flyg och sjöfart

Vi behöver finna system för att göra flyg, sjöfart och tåg mer miljövänligt. Flyget knyter ihop orter och länder och är en förutsättning för företagande och boende i hela landet. Flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och flygplanen blir allt mer energieffektiva. En liknande utveckling ser vi inom sjöfarten med bränslesnålare fartyg och bättre bränslen. Vi anser att både flyget och sjöfarten ska bära sina miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen.

Det EU-interna flyget omfattas idag av EU:s utsläppshandel, men kraven på hur de tilldelas utsläppsrätter behöver skärpas. Den internationella luftfartsorganisationen, ICAO, nådde 2016 efter många års förhandlingar en överenskommelse för att minska utsläppen från flygtrafiken. Att den internationella flygorganisationen ICAO enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg är positivt, men Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar. Centerpartiet anser också att de delar av Chicagokonventionen, ICAO:s grunddokument från 1940-talet, som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras.

Vad flyget är för människor är i stor utsträckning sjöfarten för vårt gods. Den allra största delen av vår export och import går via våra drygt 50 hamnar vidare ut på havet.

Globalt sker 90 procent av världens handel via internationella sjötransporter. Havet och luften utgör också en befintlig, och till sin natur mer gränslös, infrastruktur med helt andra förutsättningar än vägar och järnvägar vilka behöver planeras, finansieras och byggas.

Skandinavien och Sverige är omgivet av vatten och sjöfartsnäringen är därför av central betydelse för vårt välstånd och vår handel. Sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Svensk sjöfartstradition är förknippad med hög sjösäkerhet och miljömedvetenhet. Genom en stark svenskflaggad handelsflotta som även ligger i framkant i arbetet med lägre svavelutsläpp och en minskad klimatpåverkan kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Genom ett aktivt internationellt samarbete kan Sverige stärka sjöfartens fördelar ytterligare.

Centerpartiet vill inkludera sjöfartssektorn i utsläppshandeln senast 2023, och kommer att vara drivande för detta inom kommande översyn av EU ETS. En översyn av energiskattedirektivet ska också göras, där Centerpartiet kommer arbeta för att regelverket får bättre miljö- och klimatstyrande effekt.

För Centerpartiet är det viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. Utflaggning av svenska fartyg inom rederier, handelsflotta och fiskefartyg riskerar att utarma kompetensen. Sveriges röst i internationella sammanhang och därmed vår möjlighet att påverka arbetsvillkoren för sjönäringen riskerar att tystna om antalet svenskflaggade fartyg inte är tillräckligt stort.

Miljöstyrande farledsavgifter

När det gäller den internationella sjöfarten har den internationella sjöfartsorganisationen, IMO, sedan 1990-talet jobbat på en internationell överenskommelse för att minska sjöfartens utsläpp. IMO tog under våren 2018 beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Strategin innehåller målet att minska sjöfartens totala växthusgasutsläpp med minst 50 procent till år 2050 jämfört med 2008 samtidigt som man skall sträva efter nollutsläpp så snart som möjligt. Detta är glädjande och även här bör Sverige vara pådrivande för att dessa åtaganden uppfylls. Det är också viktigt att det sker en effektiv uppföljning av de regelverk och krav som redan implementerats, till exempel kontroll av de bestämmelser som ligger till grund för utsläppsnivåer inom SECA-området.

Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferentialiserade avgifter. Myndigheten har dock haft svårt att miljödifferentialisera på ett tillfredsställande sätt. Idag får till exempel fartyg som har eldrift – och därmed släpper ut noll CO₂ – höjda avgifter. Därför behöver Sjöfartsverket ta ett helhetsgrepp i denna fråga. Centerpartiet vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus-modell. Vi anser också att Sjöfartsverket brister i sin analys avseende hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil samt räls till sjöfart. Denna kritik är enhällig från Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys och Regelrådet. Vi vill därför att regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter samt avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentialisering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

Landström och miljözoner

Elektrifieringen behöver bli en mer integrerad del av sjötrafiken. Fartyg bör använda landström istället för att ligga med motorer igång i hamn. Ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn är att införa miljözoner, så att endast de fartyg som ansluter till landströmmen får komma in i citynära hamnar, medan de som fortsätter gå på tomgång och släppa ut stora mängder partiklar, får lägga sig i ytterhamnar. Det skulle ge tydliga incitament för kryssningsfartygen att investera i anslutningsutrustning. Sådan utrustning bör också standardiseras på europeisk och internationell nivå.

Svenska hamnar är viktiga för den gröna omställningen

Totalt sett finns i Sverige ett drygt hundratal hamnar, varav ett drygt 50-tal är utpekade som allmänna hamnar, enligt Sjöfartsverkets författningssamling. De är viktiga i den gröna omställningen. För att kunna investera i anläggningar och teknik och infrastruktur som gör det enklare att till exempel serva fartyg med landansluten el och underlätta intermodala lösningar på kaj krävs kapital. Några av de stöd som finns tillgängliga idag är stadsmiljöavtal för gods samt Klimatklivet, men det har visat sig att de inte är anpassade för hamnar och då särskilt inte för små och medelstora hamnar. Klimatklivet är ett investeringsstöd till lokala och regionala åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Stadsmiljöavtal innebär stöd till investeringar för samlastning av godstransporter, samordnad citylogistik eller gods på cykel för lokal eller regional distribution. Ett stöd som hamnarna idag är helt exkluderat från är stöd från de så kallade stadsmiljöavtalen, ett stöd som inte fungerar för aktiebolag även om det som i hamnarnas fall är AB som är helägda av kommunen. Centerpartiet anser att det bör bli enklare för hamnarna, oaktat ägarskap, att söka dessa stöd.

I sammanhanget kan nämnas att Norge nyligen antagit en grön kuststrategi som syftar till att minska koldioxidutsläpp, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I denna strategi ingår både aktörer inom rederinäringen, kommuner och nationella myndigheter samt transportköparna. Till denna strategi har också knutits en budget ur vilken man kan söka medel för gröna investeringar. Centerpartiet menar att det angreppssätt som Norge har haft i denna plan – att samla relevanta aktörer och ta ett helhetsgrepp kring en grön utveckling av branschen – är värt att eftersträva från svenskt håll.

Upphandla vätgaståg

Även järnvägssträckor som idag använder diesellok behöver hitta alternativ för att reducera de kvarvarande utsläppen inom sektorn. Att subventionera fossil diesel är långsiktigt inte hållbart, och alternativen till fossil energi till exempelvis lok och sjöfart måste utvecklas och främjas. Trafikverket bör få i uppdrag att testa vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor där elektrifiering inte är att vänta inom överskådlig tid, i syfte att ersätta diesellok. Längre och tyngre fordon i hela transportsystemet är också en viktig åtgärd för att öka klimateffektiviteten i transportarbetet.

Stimulera produktion av biodrivmedel för ett fossilfritt jordbruk

Vi vill stödja omställningen i branschen och stimulera initiativ för ett fossilfritt jordbruk. Vi vill också premiera initiativ för att lantbruket ska kunna producera sin egen energi. Potentialen är enorm för lantbruket att producera sitt eget drivmedel, till exempel med diesel från svenskodlad raps eller genom en ökad produktion och användning av biogas för el, värme och drivmedel. En stor utmaning är dock fortfarande att minska jord- och skogsbrukets användning av fossil diesel, med bibehållen konkurrenskraft och likvärdiga villkor jämfört med konkurrentländer. Samtidigt behöver även dessa arbetsmaskiner ställa om. I takt med att lantbrukets omställning sker kan även skattenedsättningen på fossil diesel fasas ut.

För arbetsmaskiner, särskilt i hårt konkurrensutsatta sektorer, kan det vara nyttigare med morötter snarare än piskor. En viktig morot är klimatpremien för arbetsmaskiner. Centerpartiet vill att definitionen av vilka arbetsmaskiner som kan kvalificera sig för stöd ska breddas, för att inkludera arbetsmaskiner som kan framdrivas med alternativa, hållbara bränslen. Idag omfattar inte premien jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner, då den begränsas till arbetsmaskiner som kan framdrivas av el eller bränsleceller. Med en bredare definition av vilka arbetsmaskiner som kvalificerar sig kan omställningen inom kategorin påskyndas.

Nedsättningen av dieselskatten kan då skatteväxlas mot andra miljöersättningar, och det fossila bränslet behöver ersättas med förnybart. Det är idag ett stort problem att de som vill ställa om till förnybara drivmedel får ökade kostnader, eftersom exempelvis HVO 100 redan är skattebefriat och därför får sämre konkurrenskraft när den fossila dieseln skatterabatteras. Genom att ställa om till förnybar energi kan jordbrukets, och samhällets, sårbarhet minska och graden av självförsörjning kan öka.

Elektrifiering och laddinfrastruktur

För att nå målet om fossilfria transporter behövs resultatriktade incitament i kombination med riktade satsningar på flertalet tekniker och lösningar. Utöver ökad andel biodrivmedel är elektrifiering viktig. Teknikutvecklingen av såväl batterier som bränsleceller går fort. Den utveckling vi ser på personbilssidan sprider sig även till sjöfarten och till den tunga trafiken. Centerpartiet vill därför att den nationella elektrifieringsstrategin ska inkludera satsningar på alternativa drivmedelsstationer i hela landet, såväl laddstationer som vätgasmackar, förenklade byggregler för laddstolpar vid nya parkeringar och bostadshus, satsningar på forskning och demonstration av elvägar och elektrifiering av godstrafik och busstrafik.

Vi vill att det tas fram nationella mål för täthet av laddningsinfrastruktur i kombination med att det ska bli lättare och billigare att uppföra laddstationer nära hemmet. Arbetet med att förenkla uppförandet av laddpunkter inom samhälligheter och flerhusbostäder är fortsatt högst angeläget. Det finns idag flera regler kopplade till samfällighetsföreningar, som äger parkeringsplatser eller garage, som gör det svårt att bygga laddstolpar. Även om föreningen vill bygga laddstolpar, så är det inte säkert att det godkänns, då en ny så kallad förrättning kan behöva ske hos Lantmäteriet, något som kan bli dyrt. Genom att skapa möjlighet för undantag på det här området och att föreningen själv ska få bestämma, skulle det bli betydligt lättare. Vi vill göra det enklare

att göra undantag, eller helt slopa kravet på att uppföra en ny förrättning som fördyrar och försvårar processen.

Takten för att uppföra laddningspunkter för de tunga transporterna går långsammare än för personbilarna, samtidigt som ett ökat utbud av elektrifierade tunga fordon börjar komma på plats. Betalningsviljan är samtidigt låg, då det är färre som ska nyttja dessa fordon, samt att det är större investeringar per laddpunkt som krävs, då effekterna behöver vara större. Enligt EU-direktiven på området ska nätföretag inte äga, utveckla, förvalta eller driva laddningspunkter för elfordon (utom för eget bruk). Däremot ges viss möjlighet till undantag från huvudregeln, förutsatt att vissa villkor är uppfyllda. Centerpartiet anser att det vore klokt att utnyttja alla tillämpbara undantag för att snabbt få på plats en utbyggd infrastruktur och snabba på den gröna omställningen inom den tunga fordonsflottan.

Till detta vill vi se en nationell plan för uppförandet av tankstationer för bränsle-cellsfordon längs kritiska stråk där nyttjandegraden väntas bli hög. Slutligen kommer vi att vara drivande för att anta bindande mål för utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur i EU för alternativa bränslen inom den pågående översynen av AFID-direktivet.

För att öka takten i elektrifieringen av transportsektorn är en utbyggd infrastruktur för laddning avgörande. Därför vill vi tillåta laddning av elfordon via gatubelysningen. Det är smart, enkelt och billigt jämfört med att dra fram el till helt nya laddstolpar. Det går att ladda elfordon via lyktstolpar, men det är inte tillåtet. Centerpartiet vill därför ändra förordningen, så att lyktstolparna kan användas även för att ladda elfordon. Vi vill även se nya marknadsmodeller växa fram som ökar möjligheten att ladda sin bil på olika platser vid olika laddpunkter och med olika operatörer.

Miljöstyrning för förmånsbilar

Miljöstyrningen måste öka även för förmånsbilar. Centerpartiet anser därför att parkering och trängselavgifter bör avskaffas som skattebefriad förmån. På sikt bör endast miljöbilar som faller inom ramen för att få en bonus enligt bonus malus kvalificeras som förmånsbilar. Vi anser även att alla fordon som staten, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar från 2020.

Det finns också skäl att överväga viss konvertering och att se över pumplagen. De bilarna skall då självklart kunna ta del av stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. Om en bilägare väljer att konvertera sin bil ska hen kunna finansiera det inom ramen för det gröna avdraget. Det gröna avdraget är Centerpartiets förslag för skatteavdrag för gröna investeringar, där privatpersoner likt rot och rut kan göra avdrag för kostnaden direkt på fakturan, till exempel vid investering i solceller och energilagring och laddboxar.

Vi vill också synliggöra alla olika typer av bränslets hållbarhetsegenskaper och att EU ställer rättvisande livscykelkrav på både fossila och förnybara bränslen samt att bränslet ursprungsmärks vid pumpen. Vi vill också införa energideklaration på personbilar vid nybilsförsäljning. Sammantaget bidrar det till fler medvetna val vid bensinstationen eller hos bilförsäljaren.

Magnus Ek (C)

Ulrika Heie (C)

Peter Helander (C)

Ola Johansson (C)

Rickard Nordin (C)

Anne-Li Sjölund (C)

Daniel Bäckström (C)

Kristina Yngwe (C)