Trafikutskottets betänkande
2015/16:TU9

En fossiloberoende transportsektor

Sammanfattning

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen med anledning av motionsyrkanden om att den bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om åtgärder för att främja en fossiloberoende transportsektor, främst med hänvisning till pågående utredningar och arbeten.

I betänkandet finns åtta reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD). I en reservation (S, MP, V) föreslås att riksdagen inte ska göra något tillkännagivande till regeringen.

I betänkandet finns även en sammanställning från trafikutskottets öppna seminarium om en fossiloberoende transportsektor.

Behandlade förslag

Ett fyrtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2015/16.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut 3
Redogörelse för ärendet 6
Ärendet och dess beredning 6
Utskottets överväganden 9
Målet om en fossiloberoende fordonsflotta 9
EU:s infrastrukturdirektiv 14
Elvägar 16
Tillhandahållande av förnybara bränslen 17
Miljöbilar m.m. 20
Främjande av elfordon 23
Forskning och utveckling 26
Sjöfart 28
Luftfart 30
Reservationer 33
1. Målet om en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (M, C, L, KD) 33
2. Elvägar, punkt 3 (M, C, L, KD) 34
3. Tillhandahållande av förnybara bränslen, punkt 4 (SD) 35
4. Främjande av elfordon, punkt 6 (M, C, L, KD) 36
5. Forskning och utveckling, punkt 7 (M, C, L, KD) 37
6. Sjöfart, punkt 8 (M, C, L) 38
7. Sjöfart, punkt 8 (V) 39
8. Luftfart, punkt 9 (S, MP, V) 40
Bilaga 1
Förteckning över behandlade förslag 42
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16 42
Bilaga 2
Trafikutskottets seminarium om en fossiloberoende transportsektor 47

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Målet om en fossiloberoende fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:1935 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 4,
2015/16:2124 av Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP) yrkande 1,
2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkande 17,
2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkandena 20, 21 och 34,
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkandena 4 och 5,
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2,
2015/16:3149 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 26 och
2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7 och 8.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

2. EU:s infrastrukturdirektiv

Riksdagen avslår motion
2015/16:2124 av Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP) yrkande 3.

3. Elvägar

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:1365 av Ola Johansson (C) yrkande 2 och
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20.

Reservation 2 (M, C, L, KD)

4. Tillhandahållande av förnybara bränslen

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:2013 av Mattias Bäckström Johansson (SD),
2015/16:2049 av Runar Filper och Jonas Millard (båda SD) och
2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 33.

Reservation 3 (SD)

5. Miljöbilar m.m.

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:920 av Rickard Nordin (C) yrkandena 1 och 2,
2015/16:2124 av Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP) yrkande 7,
2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkandena 26 och 28,
2015/16:2456 av Göran Lindell och Helena Lindahl (båda C),
2015/16:2575 av Thomas Finnborg (M),
2015/16:2721 av Cecilia Widegren (M),

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 32 och
2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3.

6. Främjande av elfordon

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:2196 av Johan Büser (S),
2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkande 13,
2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 22,
2015/16:2372 av Solveig Zander (C),
2015/16:2669 av Cecilia Widegren (M) och
2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 2, 5 och 6.

Reservation 4 (M, C, L, KD)

7. Forskning och utveckling

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:353 av Helene Petersson i Stockaryd (S) och
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 6.

Reservation 5 (M, C, L, KD)

8. Sjöfart

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3,
2015/16:2370 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 18,
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 18 och
2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.

Reservation 6 (M, C, L)
Reservation 7 (V)

9. Luftfart

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 12 och
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34 och
bifaller delvis motion
2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 31.2.

Reservation 8 (S, MP, V)

Stockholm den 15 mars 2016

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Per Klarberg (SD), Christina Örnebjär (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 44 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2015. Förslagen berör åtgärder för att främja en fossiloberoende transportsektor.

I samband med beredningen av ärendet sammanträffade utskottet den 25 februari 2016 med företrädare för Projektet elvägar som lämnade information om utvecklingen av elvägar.

Folkpartiet har sedan allmänna motionstiden 2015 bytt namn till Liberalerna.

Trafikutskottets öppna seminarium

Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Trafikutskottet anordnade därför den 2 december 2015 ett öppet seminarium om hur en fossiloberoende transportsektor kan uppnås. På seminariet deltog bl.a. 2030-sekretariatet, Trafikverket, Energimyndigheten, Svenskt Flyg, Föreningen Svensk Sjöfart, Finska Transportministeriet, Skogsindustrierna, Klimatneutrala Godstransporter på Väg (KNEG) och Directive on Alternative Fuels Infrastructure (Dafi). En sammanställning från det öppna seminariet återfinns i bilaga 2.

Bakgrund

Utsläpp av växthusgaser

Av uppgifter från Naturvårdsverket framgår att utsläppen av växthusgaser från personbilar har sedan 2008 minskat, men utsläppsminskningen har nu saktat in. Vidare anges att utsläpp från transporter svarar för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Av uppgifter från Trafikanalys följer att de nationella utsläppen av växthusgaser från transporter till nära 95 procent kommer från vägtrafiken. Jämfört med 1990 ligger utsläppen från vägtrafiken nu något lägre. Det är personbilarnas utsläpp som minskat, trots ökade körsträckor. Lastbilarnas utsläpp är däremot betydligt högre än 1990. Personbilarna står trots detta för ungefär två tredjedelar av utsläppen från vägtrafiken. År 2014 var utsläppen från personbilar 11 miljoner ton. Det är 1 procent lägre än 2013, och 17 procent lägre än 1990. Trafiken ökade från början av 1990 fram till 2007. Därefter har trafiken legat på en ganska jämn nivå, frånsett det senaste året då trafiken ökade igen. Än så länge har trafikökningen inte lett till ökade utsläpp. Naturvårdsverket konstaterar att energieffektivisering och ökad användning av biobränslen under denna period håller utsläppen nere. År 2014 var utsläppen

från tunga lastbilar 3,7 miljoner ton. Det är 2 procent lägre än 2013, men 15 procent högre än 1990. Växthusgasutsläppen från lätta lastbilar ökade från 1990 till 2011, då trenden vände och utsläppen började minska. År 2014 var utsläppen från lätta lastbilar 1,5 miljoner ton. Det är 2 procent lägre än utsläppen 2013, men 71 procent högre än utsläppen 1990.

Av uppgifter från Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen (2015:7) följer att utsläppen från internationell sjöfart och luftfart som startat i Sverige är långt över 1990 års nivå, och dessa utsläpp ökade under 2014. Det kommer att krävas nya kraftfulla styrmedel för att göra det sannolikt att uppsatta delmål och mål ska nås i tid. Av uppgifter från Naturvårdsverket framgår även att inrikes flyg står för en liten del av utsläppen från transporter, men då är inte hänsyn tagen till den ökade klimateffekt som uppstår vid förbränning på hög höjd. Förbränning på hög höjd uppskattas öka klimateffekten med knappt två gånger, jämfört med om förbränningen skett på marknivå.

En fordonsflotta oberoende av fossila bränslen

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås. För att uppfylla målen preciseras hänsynsmålet bl.a. på följande sätt. ”Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.” I regeringens proposition En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162) redogörs för den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen samt för visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta ska ses som ett steg på vägen mot visionen för 2050.

Fossilfrihet på väg

För att kartlägga möjliga handlingsalternativ och identifiera möjliga åtgärder för hur Sverige ska nå en fossiloberoende fordonsflotta tillsattes utredningen Fossiloberoende fordonsflotta – ett steg på vägen mot nettonollutsläpp av växthusgaser (dir. 2012:78). Utredningen lämnade slutbetänkandet SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg till regeringen den 16 december 2013. Utredningen spänner över allt från tillförsel av energi till fordonsflottan, infrastrukturen, fordonen och olika slags trafik.

Regeringens skrivelse 2015/16:87 Kontrollstation för de klimat- och energipolitiska målen till 2020 samt klimatanpassning

Av regeringens skrivelse 2015/16:87 Kontrollstation för de klimat- och energipolitiska målen till 2020 samt klimatanpassning framgår bl.a. att utsläppen från inrikes transporter var 17,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2014. I skrivelsen anges att vägtransporter är den helt dominerande källan med 90 procent av sektorns utsläpp, medan utsläppen från inrikes sjöfart, inrikes luftfart och järnväg är förhållandevis små. Inrikes luftfart ingår i EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS) medan sektorn i övrigt inte gör det. Vidare framgår att utsläppen från inrikes transporter ökade från 1990 till 2005, då utsläppen stabiliserades, och att de sedan 2008 har börjat sjunka. Trendbrottet förklaras bland annat av att fordonsflottan energieffektiviseras i högre takt och av ökad inblandning av biobränslen i drivmedel. Den ökade energieffektiviseringen beror dels på att nya lätta fordon som saluförs generellt blivit effektivare till följd av bl.a. nya utsläppskrav inom EU, dels på att lätta och mer bränslesnåla dieselfordon vunnit mark gentemot bensinfordon. Parallellt har trafikarbetet för personbilar, dvs. totalt antal körda kilometer, planat ut under de senaste åren, vilket är ett trendbrott jämfört med den tidigare stadiga ökningen.

I skrivelsen anges att prognosen är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter fortsätter att minska till 2020 när de beräknas uppgå till 16,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter. I synnerhet minskar utsläppen från vägtrafik till följd av fortsatt energieffektivisering av personbilsflottan och den lätta lastbilsflottan samt ökad biodrivmedelsanvändning. Även inrikesflygets utsläpp förväntas minska tack vare energieffektivisering, medan övriga trafikslag visar små förändringar.

Trafikutskottets beredningsområde

Åtgärder för att främja en fossiloberoende transportsektor och fortsatt övergång till förnybara bränslen berör flera olika politikområden och utskott. Inom trafikutskottets beredningsområde faller främst olika åtgärder i trafikens infrastruktur inklusive tillgång till alternativa drivmedel samt vissa fordonsfrågor.

Utskottets överväganden

Målet om en fossiloberoende fordonsflotta

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta. Utskottet konstaterar att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken och ser därför med tillfredsställelse på att frågan har hög prioritet inom regeringen.

Jämför reservation 1 (M, C, L, KD).

Motionerna

I kommittémotion 2015/16:1935 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 4 framhåller motionärerna visionen om en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen till 2030. Motionärerna framför att Kristdemokraterna och övriga allianspartier under sin tid i regeringsställning genomförde en lång rad insatser för ett mer fossilfritt Sverige. I motionen framförs att för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2050 behövs fler politiska insatser för att påskynda omställningen.

Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP) föreslår i motion 2015/16:2124 yrkande 1 att det snarast ska införas antingen en kvotplikt för biodrivmedel eller en reduktionsplikt för fossila drivmedel med sikte på att användningen av fossila drivmedel i vägtrafiken ska upphöra senast 2030. Motionärerna framhåller att det är dags för drivmedelspolitiken att höja blicken och seriöst ta sikte på att skapa ett fossilfritt transportsystem inom 15–20 år. Motionärerna pekar på att det kräver att fossila drivmedel på sikt förbjuds.

I partimotion 2015/16:2249 yrkande 17 framför Jan Björklund m.fl. (FP) att den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Motionärerna pekar på att transportsektorn bidrar med den största nationella påverkan på klimatet, och här finns också det största beroendet av import av energiråvara såsom rysk olja. I motionen anges därför att det utöver statliga styrmedel finns anledning att på lokal och regional nivå främja en fossiloberoende fordonsflotta genom åtgärder såsom fri parkering, bussfiler och slopad trängselskatt för eldrivna lätta lastbilar, taxi och personbilar.

Anders W Jonsson m.fl. (C) pekar i partimotion 2015/16:2371 på att utsläppen från transportsektorn är den största klimatutmaningen i Sverige. I motionen framhålls att med alliansregeringen ökade andelen förnybar energi i transportsektorn från 3 procent till 18,7 procent. I motionen anges att Centerpartiet ska fortsätta vara pådrivande i denna omställning och främja det

förnybara och miljövänliga i hela landet. Motionärerna vill se än mer förnybart i transportsektorn med målet en fossiloberoende fordonsflotta 2030. I yrkande 20 anges att Sverige bör höja ambitionerna till 30 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020. I yrkande 21 framför motionärerna vidare att många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras och fler transporter elektrifieras för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. I yrkandet anges att det behövs starkare incitament för fordonsflottan, men även för flyg- och sjötransporter. I yrkande 34 framför motionärerna att mot bakgrund av att transporter är en stor bidragande orsak till utsläpp av växthusgaser samtidigt som utsläppen inte känner några gränser behövs en ambitionshöjning inom EU. För att möjliggöra långsiktiga investeringar och tydliga spelregler anser motionärerna att EU-länderna bör anta ett långsiktigt mål för att nå en fossiloberoende fordonsflotta.

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) framhålls att den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Alliansregeringen gjorde en lång rad insatser men för att nå Sveriges långsiktiga klimat- och energimål måste fler insatser komma. Motionärerna pekar i yrkande 5 på att arbetet med att minska transportsektorns fossilberoende måste vara prioriterat för att nå visionen om att Sverige ska vara klimatneutralt till 2050. I yrkande 4 understryker motionärerna samtidigt att en ökad mobilitet går att förena med en minskad klimatpåverkan.

Även i kommittémotion 2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2 och i kommittémotion 2015/16:3149 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 26 framhålls att den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Motionärerna framhåller att alliansregeringen genomförde en lång rad insatser för ett mer fossilfritt Sverige, men de anser att arbetet med att stärka svensk miljö- och klimatpolitik måste fortsätta. I motionerna yrkas att arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2050 prioriteras.

Anders Åkesson m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2015/16:3208 yrkandena 7 och 8 på att våra transporter har alltför stor miljöpåverkan. I motionen framförs att en av våra viktigaste politiska utmaningar är att bryta sambandet mellan en ökad mobilitet och en negativ påverkan på miljön och klimatet. Motionärerna framför att en fossiloberoende fordonsflotta 2030 är ett centralt mål för att stoppa transporternas klimatpåverkan. I motionen framförs att det bl.a. krävs en tillämpad forskning med fokus på klimatsmarta transportlösningar och en ökad introduktion av laddinfrastruktur, beteendeförändringar och långsiktiga och klimateffektiva styrmedel för såväl drivmedel som fordon. Motionärerna framhåller att det är utsläppen som ska minska. I motionen pekas vidare på att det bör tas fram en strategi för att ge förnybara drivmedel långsiktigt goda villkor. Motionärerna framhåller även att de tunga transporternas klimatpåverkan är en stor utmaning och vill bl.a. se att de mest klimateffektiva lastbilarna och bussarna premieras med en

miljöbonus samt möjligheten till tyngre och längre fordon. I motionen anges att det behövs ett intermodalt synsätt på transporter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Av Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen framgår att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter fortsatte att minska under 2014, och nu är på en lägre nivå både än när målen antogs 2009 och än 1990, som är utgångspunkten för de internationella klimatöverenskommelserna. Av regeringens budgetproposition för 2016 framgår exempelvis att transportsektorns utsläpp minskade med knappt 1 procent under 2014 och nu är ca 4 procent lägre än 1990. Utsläppen från personbilar har minskat med 16 procent jämfört med 1990, samtidigt som trafikmängden har ökat. Utsläppen från tunga fordon har däremot ökat med 22 procent under samma period. De senaste åren har dock utsläppen börjat minska även för tunga fordon. Trafikanalys framhåller vidare i sin rapport att energieffektiviteten förbättras för flera trafikslag, och andelen förnybar energi inom transportsektorn ökar. Men utvecklingstakten sjönk under 2014 jämfört med de senast föregående åren. Trafikanalys konstaterar att det kommer att krävas nya kraftfulla styrmedel för att göra det sannolikt att uppsatta delmål och mål ska nås i tid. Enligt utskottets mening är det således tydligt att redan vidtagna åtgärder inte räcker för att vi ska kunna uppnå våra miljö- och klimatmål.

Regeringen har pekat på att flera saker behöver göras för att nå en fossilfri fordonsflotta. Samhället måste använda transporter smartare, inklusive en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara bränslen, såsom biodrivmedel. Transportsektorn behöver elektrifieras i högre grad. I regeringens skrivelse 2015/16:87 Kontrollstation för de klimat- och energipolitiska målen till 2020 samt klimatanpassning anges bl.a. att regeringens styrning för energieffektivitet kompletteras med riktade styrmedel för att öka andelen förnybara drivmedel. Regeringen konstaterar att styrmedlen kompletterar varandra; å ena sidan driver krav på bilarnas prestanda tillverkarna att utveckla och marknadsintroducera ny energieffektivare och miljövänligare teknik, å andra sidan ökar efterfrågan på den nya tekniken när andra styrmedel gör att energieffektivare och miljövänligare bilar blir relativt sett billigare för konsumenterna.

Utskottet instämmer med att flera saker behöver göras, och det är därför med tillfredsställelse som utskottet har tagit del av att ett flertal åtgärder, inom flera områden, har vidtagits av regeringen, eller är under beredning, för att främja en fortsatt positiv utveckling.

Utskottet vill särskilt lyfta fram följande åtgärder som vidtagits av regeringen för att främja en fossiloberoende fordonsflotta:

- Den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärde för vissa miljöanpassade bilar förlängs fr.o.m. 2017 t.o.m. 2019.
- Energimyndigheten tillförs 18 miljoner kronor per år 2016–2019 för arbete med bl.a. främjade av förnybar energi. Av dessa ska tre miljoner användas för samordning av energiomställning i transportsektorn.
- energiskatten på drivmedel höjdes med 48 öre per liter för bensin och med 53 öre per liter för dieselbränsle fr.o.m. den 1 januari 2016. Därtill kommer skatten framöver att höjas med KPI plus 2 procent per år för att bättre spegla tillväxten i BNP.
- Regeringen gav i maj 2015 en särskild utredare i uppdrag att lämna förslag på ett s.k. bonus–malus-system för nya lätta fordon. Ett bonus–malus-system innebär att miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället, medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt – malus. Utredaren ska också föreslå hur bonus eller malus för enskilda fordon kan göras synligt, t.ex. genom någon form av märknings- eller klassificeringssystem. På så sätt ska det bli enklare för konsumenter att välja miljöanpassade och energieffektiva fordon. Uppdraget ska redovisas senast den 29 april 2016.
- Regeringen arbetar för att den svenska koldioxidskatten ska bli godkänd av EU. Under tiden har Sverige ett undantag från EU:s energiskatte- och statsstödsregler. Utan undantaget hade Sverige varit tvunget att införa full beskattning på biodrivmedel. Undantaget gäller t.o.m. 2018 för flytande drivmedel och t.o.m. 2020 för gas.
- Från och med 2016 slopas skattetaket för låginblandade biobränslen, vilket innebär att låginblandning av etanol i bensin är möjligt t.o.m. 10 volymprocent och av fettsyrametylester (FAME) i diesel t.o.m. 7 volymprocent.
- 62 myndigheter har fått i uppdrag att stärka arbetet med resfria möten och därmed arbeta aktivt med att minska koldioxidutsläppen från sina resor och transporter.
- Anslagen för järnvägsunderhåll har höjts med 1,24 miljarder kronor per år för åren 2016–2018. Regeringen framför att tågtrafiken är avgörande för jobb, konkurrenskraft och klimatomställning. En fungerande järnväg bidrar till den önskade överflytten av transporter från väg till järnväg, med mindre klimatutsläpp till följd.
- Genom förordning SFS 2015:579 har regeringen möjliggjort för kommuner och landsting att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal. Stödet uppgår till 2 miljarder kronor under perioden 2015–2018. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik.

När det gäller motionsyrkandet om kvotplikt för biodrivmedel vill utskottet peka på att i propositionen Anläggningsbesked för biodrivmedel (prop. 2015/16:38) framhåller regeringen behovet av långsiktiga och stabila villkor för biodrivmedel och att förslagen i propositionen endast syftar till att säkerställa att det blir möjligt med en skattenedsättning för biodrivmedel även efter årsskiftet genom att kommissionen ger fortsatt statsstödsgodkännande. Regeringen avser enligt propositionen att så snabbt som möjligt under mandatperioden få regler på plats som ger långsiktigt hållbara och stabila villkor för alla typer av biodrivmedel, vilket innebär att förslag ska läggas senast 2017 i budgetpropositionen för 2018 och att nya regler ska träda i kraft senast i början av 2018.

Energiminister Ibrahim Baylan svarade den 27 mars 2015 på en interpellation (ip. 2014/15:310) om långsiktiga styrmedel för biodrivmedel. Han framhöll då bl.a. att regeringen har en tydlig och framtidsinriktad agenda för klimat- och energiområdet med en ambition om 100 procent förnybar energi på sikt. Han angav vidare i huvudsak att en viktig utgångspunkt är att kommande styrmedel för biodrivmedel ska vara långsiktiga, att långsiktigheten är en grundförutsättning för att industrin ska investera i ny teknik och anläggningar för avancerade biodrivmedel och att regeringen arbetar med att ta fram och förankra nya styrmedel som ger långsiktigt goda villkor för hållbara biodrivmedel och som även uppfyller EU:s statsstödsregler. Enligt vad utskottet fått veta pågår ett intensivt arbete inom Regeringskansliet med att ta fram förslag till sådana styrmedel.

Utskottet vill också lyfta fram att det även på EU-nivå har tagits initiativ till att främja omställningen till mer miljövänliga drivmedel bl.a. genom direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel. Inom Regeringskansliet pågår för närvarande arbete med att genomföra direktivet i svensk rätt.

Utskottet kan sammanfattningsvis med tillfredsställelse konstatera att frågan om en fossiloberoende fordonsflotta har hög prioritet för regeringen. Mot denna bakgrund och med hänvisning till pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2015/16:1935 (KD) yrkande 4, 2015/16:2124 (MP) yrkande 1, 2015/16:2249 (FP) yrkande 17, 2015/16:2371 (C) yrkandena 20, 21 och 34, 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkandena 4 och 5, 2015/16:3148 (KD) yrkande 2, 2015/16:3149 (KD) yrkande 26 och 2015/16:3208 (C) yrkandena 7 och 8.

EU:s infrastrukturdirektiv

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om genomförandet av EU:s direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Utskottet hänvisar till pågående beredning inom Regeringskansliet.

Direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

För att angripa olika samhällsproblem såsom klimatförändringar och knapp tillgång på energi och resurser tog EU-kommissionen fram Europa 2020 - En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla (KOM (2010) 2020). I linje med strategin har vitboken Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM (2011) 14) som ambition att minska oljeberoendet inom transportsektorn och fastställde målet med en 60-procentig minskning av transporternas växthusgasutsläpp till 2050. I vitboken aviserades även att kommissionen skulle ta fram en hållbar strategi för alternativa bränslen, vilket även omfattar en infrastruktur anpassad till detta och att utfärda riktlinjer och standarder för tankningsinfrastruktur.

I meddelandet om en europeisk strategi för alternativa bränslen (KOM (2013) 17) utvärderar EU-kommissionen de huvudsakliga alternativa bränslen som finns tillgängliga för att ersätta oljan och minska transporternas växthusgasutsläpp. Kommissionen framförde att bristen på infrastruktur för alternativa bränslen och gemensamma tekniska specifikationer för gränssnittet mellan fordon och infrastruktur är ett stort hinder för marknadsintroduktionen av och kundförtroendet för dessa bränslen. Kommissionen har därför tagit fram ett direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (2014/94/EU).

Centralt i direktivet är att varje medlemsstat ska upprätta ett nationellt handlingsprogram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen som ska överlämnas till kommissionen senast den 18 november 2016. Handlingsprogrammen ska innehålla nationella syften och mål för utbyggnaden av laddnings- och tankstationer för olika typer av alternativa bränslen, såsom elektricitet, vätgas och naturgas, samt olika former av stödåtgärder. Avsikten med direktivet är att medlemsländernas strategier sammantaget och på lång sikt ska ge en säkerhet för privata och offentliga investeringar i fordons- och bränsleteknik samt infrastrukturuppbyggnad.

När det gäller de nationella målen ska medlemsstaterna se till att ett lämpligt antal laddningsstationer eller tankstationer installeras vid vissa årtal (2020 för laddningsstationer, 2020 alternativt 2025 för CNG-tankstationer och 2025 alternativt 2030 för LNG-tankstationer).

Direktivet är antaget, och medlemsstaterna ska ha genomfört det senast hösten 2016.

I promemorian Genomförande av direktivet 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (N2015/08127/MRT), som tagits fram inom Näringsdepartementet, föreslås hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ska genomföras i svensk rätt. Genomförandet föreslås ske huvudsakligen genom en ny lag, benämnd lagen om infrastruktur för alternativa bränslen till transporter, med tillhörande förordning där de mer konkreta bestämmelserna införs. Vissa myndighetsföreskrifter förutses också behöva införas, men det lämnas inga förslag på sådana i denna promemoria. Förslagen föreslås träda i kraft den 18 november 2016. Vissa av bestämmelserna ska dock tillämpas endast på laddnings- och tankstationer som tas i bruk eller förnyas fr.o.m. den 18 november 2017. Promemorian var föremål för remissbehandling fram till den 4 februari 2016 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Näringsdepartementet anordnade även ett remissmöte den 14 januari 2016.

Motionen

I motion 2015/16:2124 av Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP) yrkande 3 framförs att EU:s infrastrukturdirektiv bör genomföras fullt ut redan den 31 december 2023. Motionärerna framhåller att det är Sveriges skyldighet som EU-medlem att genomföra direktivet, men det är också betydelsefullt för att styra bort transportsystemet från nuvarande ensidiga fossilberoende. I motionen pekar motionärerna på att genom att etablera konkurrerande infrastruktur bryts samtidigt låsningen vid bensin- och dieselmotorer och en reell konkurrensneutralitet mellan olika lösningar kan skapas. Motionärerna framhåller att det är särskilt angeläget att snabbt få fram lösningar för sjöfarten så att minskade utsläpp kan mötas även på andra sätt än genom övergång till relativt dyr lågsvavlig olja.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar att det även på EU-nivå har tagits initiativ till att främja omställningen till mer miljövänliga drivmedel bl.a. genom direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Syftet med direktivet är att bidra till en långsiktigt hållbar transportsektor genom att stödja uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen i EU och införandet av gemensamma tekniska specifikationer för denna. Utskottet har tagit del av promemorian Genomförande av direktivet 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, som tagits fram inom Näringsdepartementet och i vilken det föreslås hur direktivet ska genomföras i svensk rätt. Promemorian har nyligen varit föremål för remissbehandling och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet finner inte anledning att föregripa denna process och avstyrker därmed motion 2015/16:2124 (MP) yrkande 3.

Elvägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om elvägar med hänvisning till pågående utvecklingsarbete.

Jämför reservation 2 (M, C, L, KD).

Motionerna

Ola Johansson (C) framhåller i motion 2015/16:1365 yrkande 2 att det finns ett ökat intresse för eldrift av vägtransporter med en rad intressanta forsknings- och utvecklingsinsatser. Motionären anser därför att E6:an bör göras till elväg som första objekt i en övergripande skandinavisk satsning och att Trafikverket bör få i uppdrag att genomföra en sådan försöksverksamhet, förslagsvis mellan Helsingborg och Mölndal. I motionen anges att möjligheterna att tillföra laddningsstationer vid sidan av den nu aktuella satsningen med konduktiv överföring bör göras. Dessutom framhålls i motionen att prognosen på batterisidan är positiv.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 20 på att elektrifierade vägar är ett innovativt sätt att minska användningen av fossil energi i det svenska transportsystemet för tung trafik. Motionärerna framhåller att teknikerna för elvägar har utvecklats mycket de senaste fem åren och nu är så pass mogna att några av dem kan demonstreras och genomföras de närmaste åren. Vidare påminner motionärerna om att det för tillfället testas två olika tekniker, en vid Arlanda och en i Gävleborg, och framhåller att genom den här typen av tekniska innovationer kan vi utveckla och värna alla transportslag samtidigt som ett mer hållbart samhälle kan nås. Motionärerna menar därför att det är angeläget att regeringen prioriterar frågan om elektrifierade vägar och ser över möjligheterna att utöka försöksprojekten.

Utskottets ställningstagande

Omställningen av transportsektorn i en hållbar riktning är en av vår tids stora framtidsutmaningar. Att kunna bryta transportsektorns beroende av fossila bränslen och att främja teknikutveckling inom bl.a. eldrift är enligt trafikutskottets uppfattning avgörande för att transportsystemet ska kunna bli hållbart. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket, Vinnova och Energimyndigheten samarbetar i Projektet elvägar. Syftet med projektet är att skapa ett kunskapsunderlag för beslut om eventuell fortsatt utveckling och genomförande av elvägar för tunga fordon (upp till 60 ton) i det svenska vägtransportsystemet. Detta ska leda fram till utveckling och tillämpning av kunskap och lösningar i samverkan mellan industri, akademi och myndigheter. För att få fram det önskade kunskapsunderlaget har två demonstrations-anläggningar baserade på två olika tekniker byggts och ska testas på var sin

vägsträcka i Sverige. Trafikverket beslutade i samråd med Vinnova och Energimyndigheten i början av juni 2015 att Region Gävleborg och E-Road Arlanda ska få testa var sin lösning för elvägar. I närheten av Arlanda ska en teknik som innebär att en elskena i vägbanan driver och laddar fordonet under resan testas. Region Gävleborg ska utanför Sandviken testa en teknik som innebär att en strömavtagare på lastbilshyttens tak matar ner strömmen till en elhybridmotor i lastbilen. Försöken beräknas vara avslutade 2018. I december genomförde Region Gävleborg och dess entreprenör, Siemens, de första förberedande arbetena för demonstrationsanläggningen av elvägen utanför Sandviken på E16. Demonstrationsanläggningen beräknas stå klar för de första testerna i maj/juni 2016. Bygget av den andra teststräckan som genomförs av Rosersbergs Utvecklings AB (RUAB), utanför Arlanda påbörjas senare under 2016.

Vid ett besök i utskottet den 25 februari 2016 framförde företrädare för Elvägsprojektet att tekniken för elvägar finns och fungerar. Dock framhölls att det finns systemfrågor kvar att lösa, bl.a. frågor om investering, drift och underhåll samt ägande.

Mot bakgrund av pågående försöksverksamheter finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avser dock att följa utvecklingen av elvägsprojekten med stort intresse. Motionerna 2015/16:1365 (C) yrkande 2 och 2015/16:3058 (M) yrkande 20 avstyrks därmed.

Tillhandahållande av förnybara bränslen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en ändring i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Utskottet anser att kraven i lagen är väl avvägda och finner därför inte att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena.

Jämför reservation 3 (SD).

Bakgrund

Riksdagen beslutade i december 2005 att anta regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Lagen syftade till att öka tillgängligheten till förnybara drivmedel i hela Sverige, främst mot bakgrund av att tillgängligheten hade bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel.

I ett första steg berördes tankställen som säljer mer än 3 000 kubikmeter bensin eller diesel per år. Kraven innebar därefter en successiv skärpning, fram till 2009 när alla säljställen med en försäljningsvolym överstigande 1 000

kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle var skyldiga att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. I juni 2014 beslutade riksdagen om att höja denna gräns för skyldigheten att tillhandahålla förnybara bränslen till 1 500 kubikmeter motorbränsle (prop. 2013/14:181, bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301).

I pumplagen finns det möjlighet att få dispens från skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Motionerna

I motion 2015/16:2013 av Mattias Bäckström Johansson (SD) konstateras att det drivmedel som ger minst miljöpåverkan, elenergi, inte inkluderas i förnybara drivmedel som kan tillhandahållas enligt den s.k. pumplagen. Motionären menar att detta borde vara självklart ur ett miljöperspektiv men även för att underlätta för de mindre aktörerna. Motionären pekar samtidigt på att pumplagen har bidragit till nedläggning av mackar på framför allt landsbygden.

Runar Filper och Jonas Millard (båda SD) konstaterar i motion 2015/16:2049 att förutsättningarna för att kunna bo och verka på svensk landsbygd försämrades när den s.k. pumplagen trädde i kraft 2006. Motionärerna framför att många serviceinrättningar av ekonomiska skäl har tvingats lägga ned sin verksamhet då de inte har haft råd att installera anläggningar med förnybara drivmedel. I motionen anges att tillhandahålla förnybara drivmedel är bra för fler och bättre miljöalternativ, men motionärerna anser inte att det ska vara påtvingat genom en lagstiftning som avsevärt försvårar för små näringsidkares överlevnad. Motionärerna yrkar därför att skyldigheten för bensinstationer och andra försäljningsställen att tillhandahålla förnybara drivmedel tas bort.

I partimotion 2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 33 konstateras att det inom EU finns gemensamma hålbarhetskriterier för förnybara bränslen. Motionärerna vill synliggöra de fossila bränslenas påverkan och vill därför att det införs gemensamma hållbarhetskriterier för fossila bränslen i EU. Vidare framförs i motionen att resultatet av hållbarhetskriterierna, som inkluderar bl.a. miljöpåverkan och växthusgasprestanda, bör synliggöras för konsumenten i form av en EU-gemensam märkning. Motionärerna anser att med en sådan märkning har konsumenten möjlighet att göra en rättvis jämförelse mellan förnybara och fossila alternativ. I motionen framförs vidare att med hållbarhetskriterierna som grund kan man införa en ursprungsmärkning av bränslet vid pumpen, och på så sätt kan konsumenten fatta ett medvetet beslut.

Utskottets ställningstagande

När det gäller åtgärder för att trygga tillgången till alternativa drivmedel vill utskottet inledningsvis påminna om att riksdagen våren 2010 tillkännagav att

regeringen bör se över konsekvenserna av den s.k. pumplagen (bet. 2009/10:TU15, rskr. 2009/10:228). Utskottet uttalade i betänkandet att det är viktigt att en fortsatt utveckling av tillgången på förnybara drivmedel kan förenas med att även medborgarna i landets mest glesbefolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer. Transportstyrelsen redovisade därefter i november 2011 ett regeringsuppdrag med förslag till ändringar i pumplagen.

Utskottet behandlade regeringens proposition 2013/14:181 om förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel i betänkande 2013/14:TU13. Utskottet välkomnade att regeringen lämnat förslag som innebar att den administrativa bördan för bränsleförsäljare och myndigheter minskar samtidigt som förutsebarheten ökar genom att man i lagstiftningen drar gränsen för skyldigheten att tillhandahålla förnybara drivmedel vid 1 500 kubikmeter motorbränsle två kalenderår tidigare. Utskottet framförde även att det var positivt att dispenserna från pumplagens sista steg permanentas och att de får ges för så lång tid som behovet kvarstår.

I regeringens proposition Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (prop. 2005/06:16) framhöll regeringen att kravet att tillhandahålla förnybara drivmedel i möjligaste mån bör vara teknikneutralt i fråga om de drivmedel som ska främjas. Vidare angavs att definitionen bör vara så vid att alla nu tänkbara drivmedel som kan betecknas som förnybara omfattas. Regeringen framförde dock att ett viktigt undantag från definitionen borde göras och angav följande. Teoretiskt sett skulle tillhandahållandet av s.k. grön el medföra att lagens skyldigheter uppfylls om bränsleförsäljaren kan visa att elen verkligen härrör från en förnybar källa. Mot bakgrund av att syftet med lagstiftningen är att öka tillgängligheten av förnybara drivmedel och att marknaden för elbilar i princip är försumbar riskerar syftet att förfelas om skyldigheten att tillhandahålla ett förnybart drivmedel skulle kunna fullgöras enbart genom att tillhandahålla grön el.

Enligt utskottets mening är det viktigt att en fortsatt utveckling av tillgång på förnybara drivmedel kan förenas med att även medborgarna i landets mer glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av sådana drivmedelsstationer. Utskottet anser att kraven i den s.k. pumplagen är väl avvägda och finner inte skäl att i dagsläget ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2015/16:2013 (SD) och 2015/16:2049 (SD) avstyrks därmed.

När det gäller motionsyrkandet om hållbarhetskriterier för fossila bränslen har miljö- och jordbruksutskottet tidigare hänvisat till bränslekvalitetsdirektivet och framfört att det kan vara lämpligare att hänvisa till krav på minskade utsläpp från fossila bränslen, snarare än hållbarhetskriterier (senast i bet. 2013/14:MJU20 och 2014/15:MJU13). Utskottet vill även peka på att enligt uppgift från Miljö- och energidepartementet pågår arbete på Energimyndigheten med att ta fram föreskrifter för att genomföra bränslekvalitetsdirektivet.

Utskottet finner inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandet och avstyrker således även motion 2015/16:2371 (C) yrkande 33.

Miljöbilar m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. främjande av miljöbilar. Utskottet hänvisar bl.a. till redan vidtagna åtgärder eller pågående arbete.

Motionerna

I motion 2015/16:920 av Rickard Nordin (C) yrkande 1 konstateras att de kommuner som genom åren har undantagit miljöbilar från parkeringsavgift har brutit mot lagen. Motionären pekar på att många bilister ser förmånerna som tunga skäl för att gå över till renare alternativ och framhåller att det är viktigt för att ställa om den svenska fordonsflottan. Motionären anser därför att lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. bör ändras. I yrkande 2 framförs att en poolbil ersätter minst fem bilar, minskar beroendet av egen bil och ökar möjligheterna för mer gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Motionären pekar på att det i dag saknas möjlighet för kommuner att reservera parkering för bilpooler på gatumark. I motionen anges att detta förhindrar bilpoolsintroduktionen dels då det finns ont om p-platser (kvartersmark, tomtmark eller privat mark), dels att dessa ofta är mer undanskymda än p-platser på gatumark. Motionären framhåller att avsaknaden av en nationell definition av vad som är en bilpool omöjliggör för kommuner att reservera parkering för bilpooler på gatumark. Vidare pekar motionären på att Transportstyrelsen bad om ett sådant uppdrag i FFF-utredningens remissvar. Det är därför rimligt att ge dem det, då det både kan användas för att ge parkeringsförmåner, och för att sänka momsen på bilpooler så att de likställs med kollektivtrafik.

Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP) konstaterar i motion 2015/16:2124 yrkande 7 att i syfte att sänka kostnaderna och få ned miljöbelastningen har många kommuner, ensamma eller i grupp, utvecklat system för samordnad varudistribution till äldreboenden, skolor, förskolor osv. Motionärerna framför att det har gjort det möjligt att radikalt öka lastfaktorn och på så sätt minska antalet leveranser och därmed även miljöbelastningen. I motionen framförs att med tanke på de uppenbarligen mycket stora potentiella vinster – både samhällsekonomiskt och miljömässigt – som finns i en samordning av leveranser finns det skäl att överväga att ge kommuner möjlighet att införa krav på obligatorisk samordning av varudistribution inom delar av kommunen.

I partimotion 2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 26 framför motionärerna att det bör införas ett paket med regelförenklingar på kommunal nivå för att öka kommuners självbestämmande och främja miljövänliga och tysta transportalternativ. Motionärerna framför bl.a. att goda kommunikationer underlättar människors vardag och skapar förutsättningar

för hållbar tillväxt i hela Sverige. Vidare anför motionärerna att transporter kan ha en negativ inverkan på miljön och att det i dag finns många föråldrade regler som hindrar lokala och regionala initiativ. Exempelvis menar motionärerna att det bör vara möjligt att ställa krav på varutransporter i tätorter och gratis miljöbilsparkeringar. I yrkande 28 konstaterar motionärerna att det enligt kommunallagen inte är möjligt för en kommun att favorisera miljöbilsägare med gratis parkeringsplatser. Motionärerna framför att detta bör ändras så att det i stället blir möjligt för kommuner att tillhandahålla gratis parkering för miljöbilar, eller särskilda parkeringsplatser för bilpooler eller elbilar.

I motion 2015/16:2456 av Göran Lindell och Helena Lindahl (båda C) framförs att Sverige ska arbeta för att få världens mest miljöanpassade buss- och lastbilspark och se över möjligheterna att införa en miljöfordonspremie för köp i Sverige av de mest miljövänliga bussarna och lastbilarna. I motionen framförs bl.a. att tunga transporter är en av våra återstående stora miljöutmaningar samtidigt som tillgången till konkurrenskraftiga och goda transporter är avgörande för företagsamhet, jobb och välfärd i Sverige. Motionärerna pekar på att det är viktigt att införa styrmedel som miljöriktade premier för att gynna de miljöbästa och energieffektiva lastbilarna.

Thomas Finnborg (M) pekar i motion 2015/16:2575 på att det bör genomföras en översyn av behovet av en långsiktig strategi för miljöklassificeringen av bilar. I motionen framförs bl.a. att det är långsiktigt ohållbart att en viss bilmodell kan miljöklassificeras ett år för att sedan förlora denna klassificering ett annat, utan att något annat än statens preferenser förändrats. Motionären framhåller att denna osäkerhet inte främjar konsumentbeteende mot mer miljövänliga inköp. I motionen pekas även på att det försvårar för företagsmarknaden som ofta anskaffar leasingbilar på flerårskontrakt för sina anställda.

I motion 2015/16:2721 yrkar Cecilia Widegren (M) att man bör se över möjligheterna att införa gröna registreringsskyltar för miljöbilar. Som skäl för yrkandet anges att det skulle tydliggöra variationerna av miljöbilar, visa på det goda exemplet, synliggöra det växande antalet miljöbilar och göra det lättare för bilägarna att få förmåner såsom gratis parkering.

I motion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 32 anförs att ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten är bilpooler. Konceptet växer, och fler och fler nyttjar denna tjänst. I dag finns det dock ingen juridisk definition av begreppet bilpool. Det leder till att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommunen inte kan tilldela platser till fristående bolag. Därmed bör regeringen få i uppdrag att ta fram en juridisk definition av bilpool för att öka tillgängligheten för bilpoolsbilar.

I motion 2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD) framförs i yrkande 3 att elbilar bör få kostnadsfri parkering i hela landet. Motionären anför bl.a. att utvecklingen av elbilar förbättras och att det går snabbast i områden där förutsättningarna att äga en elbil är mycket goda.

Utskottets ställningstagande

När det gäller motionsyrkandena om särskilda parkeringsplatser eller avgifter för bl.a. elbilar kan utskottet konstatera att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt medel för att påverka stadstrafikens utveckling och trafikens konsekvenser på människor och miljö. Utskottet vill vidare lyfta fram att Utredningen om fossilfrihet på väg bl.a. har föreslagit beskattning av p-platser i städerna och krav på att laddplatser ska ingå när parkeringar byggs ut. Enligt vad utskottet har erfarit bereds utredningens förslag för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet vill vidare peka på att bestämmelserna i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgifter för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. avser kommuners rätt att ta ut avgift. Föreskrifter om skyldighet att betala för parkering meddelas i allmänhet genom lokala trafikföreskrifter. Enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) kan det genom lokala trafikföreskrifter meddelas särskilda trafikregler. De särskilda trafikreglerna får enligt andra stycket 17:e punkten samma paragraf bl.a. avse avgiftsplikt för parkering. Av 10 kap. 2 § trafikförordningen framgår att föreskrifter om avgiftsplikt får avse ett visst eller vissa fordonsslag. Vilka slag fordonen är indelade i framgår av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. ”Miljöbil” är inte ett slag av fordon enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Sedan 2011 är det dock möjligt för kommuner att reservera laddplatser och/eller parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider. Utskottet vill även lyfta fram att Stockholm Parkering har infört avgiftsfri parkering för supermiljöbilar på alla bolagets besöksparkeringar som finns utomhus (detta gäller med andra ord inte i p-hus eller garage). Totalt rör det sig om drygt 10 000 bilplatser.

När det gäller motionsyrkandet om gröna registreringsskyltar för miljöbilar kan utskottet konstatera att det är Transportstyrelsen som ansvarar för frågor om utformningen av registreringsskyltar. Utskottet bedömer att myndigheten är väl skickad att ta ansvar för fordonsskyltars utformning och anser inte att färgen på skyltarna är en fråga för riksdagen att närmare besluta om. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att svenska registreringsskyltar har fått ett något justerat utseende sedan den 1 januari 2014 för att de skylttyper som krävs i dagens trafik ska finnas.

Utskottet vill gärna framhålla att bilpooler är ett exempel på en lösning som kan ha positiva effekter både för den enskilde och för samhället. Utskottet ser därför positivt på framväxten av bilpooler och har med tillfredsställelse tagit del av att det i dag finns bilpooler på ett femtiotal orter i Sverige och att det i allt fler städer finns företag som driver bilpooler kommersiellt. Utskottet vill påminna om regeringens satsning på särskilda stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer. Syftet med satsningen är att skapa förutsättningar för att en större andel av transporterna i städer ska ske med kollektivtrafik, cykel eller gång och hållbara transporter. Statlig medfinansiering om maximalt 50 procent kan komma i fråga för lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik i städer. Såvitt utskottet erfar skulle t.ex. bilpooler eller andra

åtgärder kunna vara en del i en sådan motprestation som kan bidra till minskad biltrafik och därigenom bättre stadsmiljö och mindre trängsel.

Utskottet välkomnar även det nya stöd till eldrivna bussar som regeringen har infört från 2016. Under 2016 är premien 50 miljoner kronor, och för åren 2017–2019 är den 100 miljoner kronor per år. Utskottet kan liksom regeringen konstatera att eldrivna bussar ger mindre klimatutsläpp och mindre buller och frigör biodrivmedel till andra tunga fordon som är svårare att elektrifiera.

Utskottet ser vidare mycket positivt på det arbete som bedrivs i kommunerna med att samordna varudistributionen till kommunernas verksamhet.

Med hänsyn till redan vidtagna åtgärder och pågående arbete avstyrker utskottet motionerna 2015/16:920 (C) yrkandena 1 och 2, 2015/16:2124 (MP) yrkande 7, 2015/16:2371 (C) yrkandena 26 och 28, 2015/16:2456 (C), 2015/16:2575 (M), 2015/16:2721 (M), 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 32 och 2015/16:3115 (SD) yrkande 3.

Främjande av elfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen. Utskottet välkomnar det arbete som pågår för att främja elfordon.

Jämför reservation 4 (M, C, L, KD).

Motionerna

Johan Büser (S) pekar i motion 2015/16:2196 på att trots elbilens potential att på längre sikt ersätta diesel- och bensinbilar går elbilsförsäljningen i Sverige trögt. Motionären framhåller att de satsningar som regeringen har aviserat på bl.a. solceller, elbilar och elbussar är historiska och en bra start. I motionen anges dock att om regeringens mål om en fossilfri fordonsflotta ska bli verklighet 2030 kommer det att behövas fler initiativ från politiken. Motionären understryker behovet av fler elfordon men pekar samtidigt bl.a. på att elbilen är dyrare än ett motsvarande fordon med fossil förbränningsmotor och på att det krävs fler laddstolpar.

I partimotion 2015/16:2249 yrkande 13 framför Jan Björklund m.fl. (FP) att staten bör stimulera en utbyggnad av laddinfrastruktur. Motionärerna konstaterar att den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Motionärerna pekar på att transportsektorn bidrar med den största nationella påverkan på klimatet, och här finns också det största beroendet av import av energiråvara såsom rysk olja. Motionärerna anser att det behövs en bättre infrastruktur för att främja en fossilfri fordonsflotta och att det är rimligt att staten står för en del av dessa investeringar.

Anders W Jonsson m.fl. (C) framhåller i partimotion 2015/16:2371 yrkande 22 att de som en del i målet om en fossiloberoende fordonsflotta vill främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Motionärerna yrkar därför att det införs en nationell strategi med tydliga mål för elfordon.

Solveig Zander (C) pekar i motion 2015/16:2372 på att omställningen måste gå snabbare för att vi ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Motionären framför att elfordon är en viktig nyckel för att få tystare och utsläppsfria transporter. I motionen anges vidare att Sverige behöver sätta ett högt och tydligt mål där åtgärderna framgår så att privat och offentlig sektor får en tydlig inriktning och kompetensstöd och vågar investera för framtiden. För att få fart på omställning och innovation i Sverige anser motionären att det bör tas fram en nationell strategi för elfordon och laddningsinfrastruktur.

I motion 2015/16:2669 av Cecilia Widegren (M) yrkas att man bör se över möjligheten att göra E20 mellan Stockholm och Göteborg till projektväg för laddstolpar. I motionen framhålls att det är i transportsektorn som de stora vinsterna i form av mindre utsläpp kan göras samtidigt som goda kommunikationer och god infrastruktur är väldigt viktigt för Sveriges ekonomi. Motionären pekar på att en fungerande och miljövänlig infrastruktur för vägtransporter är oerhört viktigt för Sveriges framtida konkurrenskraft. I motionen anges att utvecklingen av eldrivna bilar måste testas i praktiken utanför storstäderna och på längre sträckor än vad som görs i dag.

I motion 2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD) konstaterar motionären att en större övergång till att använda elbilar är att föredra. I motionen framförs därför att staten bör öka incitamenten för att köra elbil. I motionen anges att laddinfrastrukturen avgör elfordonens framtid och måste bli bättre. I yrkande 1 vill motionären därför se en statlig satsning på infrastruktur för elbilar. I yrkande 2 framförs att elbilar tills vidare bör få tillgång till bussfiler. Motionären anför bl.a. att utvecklingen av elbilar förbättras och att det går snabbast i områden där förutsättningarna att äga en elbil är mycket goda. I yrkande 5 framför motionären att regeringen bör få i uppdrag att snarast se över möjligheten att införa projekt som kan förbättra möjligheten att använda elfordon. I yrkande 6 framförs vidare att det bör underlättas för privatpersoner att uppföra laddstolpar. Motionären konstaterar att det skulle kunna vara en viktig del i att försöka få fler att vilja använda sig av elfordon.

Utskottets ställningstagande

Omställningen av transportsektorn i en hållbar riktning kommer att vara en av våra stora framtidsutmaningar. Att kunna bryta transportsektorns beroende av fossila bränslen och att främja teknikutveckling inom bl.a. eldrift är enligt trafikutskottets uppfattning avgörande för att transportsystemet ska kunna bli hållbart.

Av Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen (2015:7) har antalet rena elfordon i nybilsförsäljningen ökat markant.

Elbilsförsäljningen ökade till 1 266 fordon under året, vilket var nästan tre gånger så många som under 2013. Även elhybrider och laddhybrider ökade bland de nyregistrerade personbilarna. Utskottet ser med tillfredsställelse på utvecklingen.

Utskottet välkomnar det arbete som pågår för att vidare främja elfordon och vill bl.a. lyfta fram att det på Energimyndigheten sedan 2011 och fram till 2017 pågår ett demonstrationsprogram för elfordon. Programmet ska ur ett användarperspektiv identifiera och om möjligt undanröja barriärer för en storskalig introduktion av elfordon på den svenska marknaden. Demonstrationsprogrammet har sedan starten gett stöd till ett antal varierande projekt, både till storlek och inriktning. Utskottet vill också peka på att Energimyndigheten även gör insatser för småskalig elproduktion för att möjliggöra investeringar i egen- och närproducerad el för privatpersoner, samhälle och verksamheter. Ett exempel är utvecklingen av en småskalig hybridlösning för att använda sol- och vindkraft för att ladda elbilar under parkering. Projektet har nått stora framsteg både i klimat- och miljöanpassning av konstruktionen och i att sänka tillverkningskostnaderna.

Utskottet vill även lyfta fram de satsningar som regeringen har gjort för att främja elbilar. Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2016 bl.a. att anslaget för den s.k. supermiljöbilspremien skulle höjas med 132 miljoner kronor för innevarande budgetår. Nästa år ökas anslaget med 94 miljoner kronor till sammanlagt 309 miljoner kronor. Regeringen framför att reglerna vässas fr.o.m. 2016 för att ytterligare stimulera köp av rena bilar. Då halveras premien för laddhybrider – som kombinerar eldrift med bensin eller diesel – till förmån för rena elbilar som får en oförändrad premie. Av budgetpropositionen för 2016 framgår också att en ny premie för att stötta marknadsintroduktionen av eldrivna bussar införs från 2016. Under 2016 är premien 50 miljoner kronor och för åren 2017–2019 är den 100 miljoner kronor per år.

I den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) som presenterades i december 2013 ägnades ett kapitel (kap. 11) åt eldrivna vägtransporter. Bland annat föreslogs ett statligt bidrag till installation av laddinfrastruktur. Utredningens förslag var ute på remiss under våren 2014. I allianspartiernas gemensamma budgetförslag för 2015, som riksdagen ställde sig bakom i december 2014, återfanns ett nytt anslag inom utgiftsområde 21 Energi till ett stöd för investeringar i laddinfrastruktur. Anslaget omfattade 75 miljoner kronor under 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 21, bet. 2014/15:NU3). I vårändringsbudgeten för 2015 föreslog regeringen sedermera att de medel som hade avsatts skulle föras över till ett nytt ramanslag (1:18 Klimatinvesteringar i kommuner och regioner) inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård som får användas för klimatinvesteringar i kommuner och regioner, inklusive installation av laddinfrastruktur för elfordon (prop. 2014/15:99). I vårändringsbudgeten för 2015 föreslog regeringen även en förstärkning av det nya anslaget med 125 miljoner kronor. I budgetpropositionen för 2016 föreslår regeringen att anslaget ökas ytterligare

med 475 miljoner kronor per år 2016–2018 (prop. 2015/16:1 utg.omr. 20). I mitten av september 2015 gick tiden ut för det första tillfället att söka medel inom ramen för det som populärt betecknas Klimatklivet. Den ansvariga myndigheten Naturvårdsverket redovisade att totalt 434 ansökningar hade kommit in och att summan av ansökningarna uppgick till drygt 887 miljoner kronor. Bland de ansökningar som kom in under den första ansökningsomgången finns många som syftar till att utveckla laddinfrastruktur för elbilar. Utskottet välkomnar detta.

Den ovan nämnda utredningen Fossilfrihet på väg slår vidare fast att den inte har identifierat några tydliga hinder i lagstiftningen för utbyggnaden av laddinfrastruktur för lättare fordon. Däremot kan det finnas behov av att via lagstiftning ställa krav på att exempelvis nya parkeringsplatser ska förberedas för laddinfrastruktur.

Mot bakgrund av pågående arbete finner utskottet att det saknas skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2015/16:2196 (S), 2015/16:2249 (FP) yrkande 13, 2015/16:2371 (C) yrkande 22, 2015/16:2372 (C), 2015/16:2669 (M) och 2015/16:3115 (SD) yrkandena 1, 2, 5 och 6.

Forskning och utveckling

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om forskning och utveckling inom transportområdet. Utskottet framhåller att det ser mycket positivt på den forskning som bedrivs för att minska transportsektorns klimatpåverkan.

Jämför reservation 5 (M, C, L, KD).

Motionerna

I motion 2015/16:353 av Helene Petersson i Stockaryd (S) framhålls att miljöfrågorna står högt på agendan både i Sverige och internationellt. Vidare pekar motionären på att åkerinäringen är en förutsättning för en stor del av företagandet och handeln, för arbetstillfällen och för tillväxt i hela landet. I motionen anges därför att det är viktigt att utvecklingen går snabbt framåt även för den tunga trafiken. Motionären anser att regeringen och riksdagen bör uppmuntra och stödja mer forskning på transportsidan för att minska bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen för den tunga trafiken.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) pekar i kommittémotion 2015/16:3059 yrkande 6 på vikten av att främja teknikutveckling och att det krävs ytterligare insatser inom transportsystemet för att nå ett hållbart samhälle. Motionärerna framför vidare att genom ett gott näringsklimat, forskning och effektiva styrmedel öppnas nya möjligheter, t.ex. nya

drivmedel, infrastruktur och elektrifiering, som kan stärka Sveriges konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter.

Utskottets ställningstagande

Många av utmaningarna på transportområdet är starkt beroende av en framgångsrik utveckling när det gäller forskning och utveckling. Utveckling av ny teknik och nya tjänster ökar möjligheterna att uppnå klimat-, energi- och miljöpolitiska mål väsentligt, och stöd till forskning och innovation är därför enligt utskottets mening av stor betydelse. Utskottet instämmer med motionärerna i att utöver att forskning och utveckling kan bidra till att lösa klimat- och energipolitiska utmaningar kan innovationer på detta område bidra till att stärka Sveriges position som framgångsrik exportör av både miljösmart teknik och miljösmarta tjänster. Utskottet välkomnar därför att regeringen våren 2015 tillsatte analysgruppen Grön omställning. Analysgruppen ska i sitt arbete utgå från visionerna om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett koldioxidneutralt Sverige 2050 samt beskriva vilka politiska och marknadsmässiga förändringar som är nödvändiga för att förverkliga dessa. Arbetet spänner över flera av regeringens ansvarsområden, t.ex. miljö, energi, klimat, samhällsekonomi och internationellt samarbete. Analysgruppens uppgift blir att analysera problemområden och komma med idéer för att i nästa steg skissa på konkreta förslag som regeringen kan omvandla till politik som kan tas beslut om i riksdagen.

Utskottet anser även att det är mycket positivt att Energimyndigheten finansierar flera stora projekt där hela kedjan ingår, från odling av råvaror för biodrivmedel till användning av nya bränslen. Myndigheten bidrar bl.a. till forskningsprogrammet Förnybara drivmedel och system i samverkan med Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel. Programmet ska bidra med analyser som kan ligga till grund för vetenskapligt underbyggt beslutsstöd och ökad systemförståelse hos politiker, myndigheter, industri och andra organisationer i frågor om förnybara drivmedel.

Vidare vill utskottet lyfta fram att Energimyndigheten gör insatser inom transportområdet på två huvudområden: hållbar teknikutveckling för fordon samt utveckling av förnybara drivmedel. I området hållbar teknikutveckling för fordon ingår forskning, utveckling och demonstration av nya typer av energieffektiva fordon och fordon med el- och hybriddrift. Stor vikt läggs även vid ökad energieffektivitet genom minskad vikt i fordon, minskat luftmotstånd och minskade förluster i drivlinan. Syftet med Energimyndighetens satsningar på forskning och utveckling inom förnybara drivmedel är att utveckla produktionstekniker som möjliggör en uthållig produktion av drivmedel som också är kostnadseffektiva.

Utskottet har även tagit del av att det på Energimyndigheten pågår samarbeten inom ramen för flera bilaterala avtal som Sverige ingått. Under året har exempelvis flera aktiviteter genomförts inom samarbetet med Kina. Inom programmet Internationell samverkan för miljöinnovationer – Energi i

Kina (SMEK), som genomförs i samverkan med Vinnova, har bl.a. ett projekt om svensk biokombinatteknik för produktion av el, värme och pellets i Jilinprovinsen i Kina beviljats stöd. Ett exempel på bilateralt samarbete som genomförs av Energimyndigheten är den demonstrationsanläggning för biogasproduktion som nu uppförs i Hainan i Kina. Demonstrationsanläggningen är den största i sitt slag i Kina och ska producera biogas som fordonsbränsle. Svenska teknikleveranser har skett inom projektet, vilket visar att svenska satsningar kan fungera som brygga för att främja svensk miljöteknikexport.

Med hänvisning till pågående arbete finner inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2015/16:353 (S) och 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 6.

Sjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen mot bakgrund av pågående arbete.

Jämför reservationerna 6 (M, C, L) och 7 (V).

Motionerna

Emma Wallrup m.fl. (V) pekar i kommittémotion 2015/16:188 yrkande 3 på att om sjöfartens goda miljöpotential fullt ut ska utnyttjas måste utsläppen bli renare. Motionärerna framhåller att en långsiktigt hållbar sjöfart på sikt måste byta ut bunkeroljan mot förnybara drivmedel som t.ex. biogas. I motionen yrkas därför att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen icke fossila drivmedel inom sjöfarten.

I partimotion 2015/16:2370 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 18 konstateras att utsläppen från sjöfarten behöver minska och att en förutsättning för att klara en omställning är internationell påverkan, samarbete och strategier. Motionärerna framhåller att energianvändningen behöver effektiviseras och klimatpåverkan minskas. I motionen anges att ett nästa steg är att sjöfarten inkluderas i handelssystemet med utsläppsrätter. Motionärerna anser att alla transporter ska stå för den fulla kostnaden av sin miljöpåverkan och att användandet av förnybara drivmedel till sjöss behöver öka kraftigt.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 18 på att sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag men att det behövs fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Motionärerna framhåller dock att det är viktigt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed leder till en försämrad konkurrenskraft. I motionen anges att det är viktigt att arbeta för en infrastruktur som stödjer en

mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av flytande naturgas och metanol samt elanslutning i hamnar.

I kommittémotion 2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16 framförs att förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom sjöfarten bör utredas. Motionärerna pekar bl.a. på att sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Vidare framhåller motionärerna att svensk sjöfartstradition är förknippad med hög sjösäkerhet och miljömedvetenhet och därför kan påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten bl.a. när det gäller klimatpåverkan.

Utskottets ställningstagande

Sverige ska ha en kvalitetssjöfart som tar ansvar för miljön. Utskottet konstaterar att Sverige ligger i framkant när det gäller miljöförbättringar och ser att den höga miljöprofilen kan utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och stärka dess konkurrenskraft. Utskottet konstaterar samtidigt att sjöfartens utsläpp till luften påverkar möjligheterna att nå flera av de nationella miljökvalitetsmål som riksdagen antagit, bl.a. Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft.

Sjöfartsnäringens internationella karaktär tillsammans med det faktum att de flesta ämnen som släpps ut i luften transporteras långa sträckor gör att nationella åtgärder inte räcker. Internationella beslut är därför avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. Sverige är av tradition ett föregångsland på miljöområdet, och utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor för att inom ramen för det internationella samarbetet fortsätta förbättra såväl havs- som landmiljöer.

Utskottet välkomnar att regeringen i augusti 2015 presenterade en maritim strategi som syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar och bidra till att skapa konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Strategin inkluderar utöver sjöfarten även andra näringar, bl.a. fiske, maritim tillverkningsindustri, energi och turism.

Av regeringens budgetproposition för 2016 (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22) framgår att kommande sjöfartsinitiativ bl.a. syftar till att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. En stärkt svensk sjöfart är ett viktigt verktyg för regeringens ambitioner att öka den svenska exporten till nya tillväxtmarknader och bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn.

Utskottet vill även peka på att regeringen också har tillstyrkt ett antal projekt som syftar till att öka sjöfartens användning av LNG för medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Vidare har landström för fartyg nedsatt energiskattesats t.o.m. 2020 till följd av ett rådsbeslut i juni 2014 efter att Sverige ansökt om fortsatt nedsatt energiskatt för landström i enlighet med bestämmelserna i energiskattedirektivet.

Utskottet välkomnar även Föreningen Svensk Sjöfarts initiativ att i juni 2015 ha tagit fram en klimatfärdplan för svensk sjöfart som inlaga till regeringens utredning Klimatfärdplan 2050. I klimatfärdplanen anges bl.a. som delmål att CO2-utsläppen per transportarbete ska minska med 30 procent år 2030 jämfört med 2010 och att utsläppen av CO2 ska elimineras till 2050.

Mot bakgrund av pågående arbete finner utskottet att det saknas skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2015/16:188 (V) yrkande 3, 2015/16:2370 (C) yrkande 18, 2015/16:3058 (M) yrkande 18 och 2015/16:3208 (C) yrkande 16.

Luftfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel inom luftfarten. Riksdagen tillstyrker därmed helt eller delvis motionsförslag om biodrivmedel i luftfarten.

Jämför reservation 8 (S, MP, V).

Utskottets rapport Framtidens flyg

Utskottet har under förra riksmötet, med hjälp av utskottsavdelningens forsknings- och utvärderingssekretariatet, låtit ta fram en studie om framtidens flyg, avgränsad till civilt flyg (2013/14:RFR16). Av rapporten framgår att det finns tekniska och operativa lösningar för ett framtida hållbart flyg. Det pågår effektiviseringar såväl inom ramen för etablerade tekniker och metoder som med hjälp av mer radikala lösningar. Rapporten visar att tekniska och flygoperativa åtgärder kan komplettera varandra. I rapporten framförs att hindren för att införa ny teknik är stora och att det tar tid att utveckla ny flygteknik. Höga säkerhetskrav gör att ny teknik måste prövas under en lång tid innan den kan certifieras. Flygplan, motorer och bränsle har utvecklats tillsammans och är beroende av varandra. Flygmarknaden är till sin natur en global marknad, och alla flygplan ska i princip kunna tanka och landa överallt, vilket skapar långa omställningstider. Stora investeringskostnader och hård konkurrens leder dessutom till en försiktighet hos aktörer som investerar i ny flygteknik. De praktiska och ekonomiska hindren är alltså omfattande och gör att många tror på förbättringar inom ramen för etablerad teknik snarare än en mer språngartad utveckling.

Det finns bättre möjligheter att åstadkomma mer omfattande miljöförbättringar genom teknisk utveckling av flygplan och motorer än genom flygoperativa åtgärder. Det innebär dock inte att man ska avstå från att genomföra effektiviseringar inom det flygoperativa området.

I rapporten framförs även att internationellt samarbete och långsiktighet är den bästa grunden för ett hållbart framtida flyg. Snabba förändringar bedöms vara ovälkomna i en sektor som redan karakteriseras av stor osäkerhet. Nationella regler bedöms inte ha någon mer betydande inverkan på det globala flyget.

Motionerna

I partimotion 2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 31 (i denna del) konstaterar motionärerna att flyget knyter ihop orter och länder samt möjliggör för företagande och boende i hela landet. Motionärerna påminner även om att flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och att flygplanen blir alltmer energieffektiva. I motionen framförs att flyget bör bära sin miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen. I motionen framförs därför att forskning och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin bör främjas.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2015/16:3058 yrkande 12 på att Sverige är det land i Europa som har längst mellan landsändarna, vilket gör flygförbindelser nödvändiga. Motionärerna framför att de i stället för flygskatt som regeringen föreslagit tror på nya lösningar såsom biobränsle till flyg. I motionen framhålls att det finns bioflygbränsle tillverkat på använd frityrolja som reducerar koldioxidutsläppet med minst 80 procent i jämförelse med samma mängd fossilt jetbränsle. Motionärerna lyfter fram att Sverige har visat att en ekonomisk tillväxt inte per automatik behöver leda till ökade utsläpp av växthusgaser, utan att det tvärtom kan leda till en minskning. I motionen yrkas därför på att regeringen verkar för ett ökat användande av biodrivmedel för flyg.

I kommittémotion 2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34 framhålls att motionärerna vill arbeta för att transportslagen ska vara så klimatsmarta som möjligt. Motionärerna pekar på att fler och fler flygbolag ansluter sig till Fly Green Fund som Sky NRG skapat och ger företag och organisationer möjlighet att vara med och minska sin klimatpåverkan genom flygningar med bioflygbränsle. Motionärerna anser att det är en mycket positiv utveckling och att fossilfria bränslen bör användas för flyg i Sverige.

Utskottets ställningstagande

Sverige är ett glest befolkat land och också det land i Europa som har längst mellan landsändarna, vilket innebär att en väl fungerande luftfart är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling. Näringslivet är beroende av fungerande transporter, och även privatpersoner har behov av att kunna resa såväl inom landet som till andra länder. Utskottet vill samtidigt även framhålla betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringarna. Utskottet har tagit del av uppgifter från

Trafikanalys om att inrikesflyget har över flera år uppvisat ett starkt energieffektiviseringsarbete som bl.a. kan hänföras till rakare flygvägar och ökad användning av gröna inflygningar. Nya, effektivare flygplanskonstruktioner har också bidragit till utvecklingen. Trafikanalys framhåller samtidigt att det däremot inte har gjorts mycket för att bryta beroendet av fossila bränslen inom luftfartens område. Trafikanalys pekar dock på att under 2014 planerades genomförandet av några mindre försök med inblandning av biodrivmedel, och i juni 2014 invigdes Europas första tankstation för bioflygbränsle på kommunalt ägda Karlstad flygplats (Karlstad Airport 2014). Leveranserna av biodrivmedel till flyg är dock så begränsade att det enligt Trafikanalys inte går att följa dem i den officiella energistatistiken.

Utskottet vill understryka att straffskatter i form av den flygskatt regeringen aviserat inte är rätt väg att gå för att minska luftfartens klimatpåverkan. Utskottet anser att det är en skatt på mobilitet som skadar Sveriges konkurrenskraft. Utskottet vill särskilt peka på att både Danmark och Holland har infört en flygskatt för att därefter avskaffa den eftersom de samhällsekonomiska konsekvenserna var mycket negativa. Utskottet anser i stället att rätt väg att gå är nya lösningar såsom biodrivmedel till flyg. Utskottet har bl.a. tagit del av att det finns biodrivmedel till luftfart tillverkat av använd frityrolja som reducerar koldioxidutsläppet med minst 80 procent i jämförelse med samma mängd fossilt jetbränsle. Utskottet anser det mycket positivt att Sverige internationellt har varit ett föregångsland vad avser introduktionen av biobränslen, i synnerhet inom vägtransportområdet och värmesektorn. Sverige har även visat att ekonomisk tillväxt inte per automatik behöver leda till ökade utsläpp av växthusgaser, utan att det tvärtom kan leda till en minskning. En stor del av denna frikoppling kan förklaras av en utfasning av fossila bränslen till förmån för biobränslen.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten. Detta innebär att utskottet tillstyrker motionerna 2015/16:3058 (M) yrkande 12 och 2015/16:3148 (KD) yrkande 34 samt delvis motionen 2015/16:2371 (C) yrkande 31 (i denna del).

Reservationer

1. Målet om en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkandena 4 och 5,
bifaller delvis motionerna
2015/16:1935 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 4,
2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkande 17,
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2,
2015/16:3149 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 26 och
2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 7 och
avslår motionerna
2015/16:2124 av Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP) yrkande 1,
2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkandena 20, 21 och 34 samt
2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Alliansregeringen vidtog därför ett antal åtgärder, inom flera områden, för att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och för att främja en fossiloberoende fordonsflotta, och vi kan redan se resultaten av dessa. Vägtransporternas utsläpp minskar, nya bilars utsläpp har minskat rejält och andelen förnybara drivmedel har ökat kraftigt. Under Alliansens tid i regeringsställning ökade andelen förnybart i transportsektorn nära fyra gånger, och målet om att nå 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 uppnåddes med råge. Dock anser vi att det måste till fler insatser för att nå Sveriges långsiktiga klimat- och energimål. Vi vill minska transporternas klimatpåverkan genom mer förnybara drivmedel, hög klimatprestanda hos såväl fordon som drivmedel och effektivare transporter.

Vi anser att det krävs långsiktiga och effektiva mål och styrmedel för en ökad andel förnybara drivmedel med hög klimatprestanda och eldrift samt för effektivare transporter. I Alliansen vill vi se långsiktiga styrmedel som på ett förutsägbart sätt ökar andelen förnybart i transportsektorn. Att främja teknikutveckling inom detta område är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem. Sverige ska minska utsläppen från transporterna och bryta beroendet av fossila drivmedel.

I Alliansen anser vi att en ökad mobilitet går att förena med minskade utsläpp. Människor kommer att fortsätta efterfråga resande, därför är det viktigt att utveckla transportsystemet i en hållbar riktning. Biodrivmedel kan användas för att ersätta fossila drivmedel i såväl vägtrafik som luft- och sjöfart. Sverige är och ska vara ett grönt föregångsland. De klimat- och miljöutmaningar som vårt samhälle står inför vill Alliansen möta med åtgärder som bygger på kunskap, på bästa tillgängliga teknik och på vad som är samhällsekonomiskt effektivt. På så sätt ger våra åtgärder största möjliga resultat för miljön.

Tillväxt är en förutsättning för att vi ska kunna komma till rätta med världens utmaningar på miljö- och klimatområdet. Klimathotet möts bäst genom effektiva och teknikneutrala styrmedel som bidrar till både teknikutveckling, förändrat beteende och en ökad användning av mer hållbara lösningar. Den som förorenar ska betala för sig. Grunden i vår klimatpolitik är principen om ett pris på koldioxid. Den långsiktiga vision som Alliansen sedan tidigare antagit är att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Sedan dess har Miljömålsberedningen ytterligare vässat ambitionerna med målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045, och våra partier har ställt sig bakom detta. För att uppnå detta mål kommer delmålet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 att vara oerhört viktigt. Det är därför viktigt att regeringen omgående ger besked om vilka styrmedel som ska gälla.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. Elvägar, punkt 3 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 20 och
avslår motion
2015/16:1365 av Ola Johansson (C) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill framhålla vikten av att regeringen prioriterar frågan om elektrifierade vägar. Elektrifierade vägar är ett innovativt sätt att minska användningen av fossil energi i det svenska transportsystemet inte minst för tung trafik. Trafikverket driver tillsammans med Vinnova och Energimyndigheten ett projekt för att utveckla, demonstrera och utvärdera elvägar: Projekt elvägar är den största pågående förkommersiella upphandlingen i Europa. Genom detta projekt är Sverige ett av de länder i världen som har kommit längst med att utveckla tekniken för elvägar. Via projektet testas två olika tekniker, en vid Arlanda där man använder sig av en elskena i vägbanan som driver och laddar fordonet under resan, och en i Gävleborg där en strömavtagare på lastbilens tak matar ned strömmen till lastbilens hybridmotor. Vid ett besök i utskottet den 25 februari 2016 framförde företrädare för elvägsprojektet att tekniken för elvägar finns och fungerar. Vidare framhölls att Sverige ligger i framkant när det gäller utvecklingen av elvägar men att det är angeläget att Sverige fortsätter att satsa på att utveckla elvägar. Vi delar denna bedömning.

Genom den här typen av tekniska innovationer kan vi utveckla och värna alla transportslag och samtidigt nå ett mer hållbart samhälle.

Vi vill vidare peka på att beräkningar som analys- och teknikkonsultföretaget WSP har gjort visar på att två tredjedelar av lastbilstransporterna i Sverige skulle kunna utföras på elvägar 2030. Det skulle minska energianvändningen med runt tio terawattimmar per år. Vi anser därför att det är angeläget att regeringen prioriterar frågan om elektrifierade vägar och ser över möjligheterna att utöka försöksprojekten.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

3. Tillhandahållande av förnybara bränslen, punkt 4 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:2049 av Runar Filper och Jonas Millard (båda SD) och
avslår motionerna

2015/16:2013 av Mattias Bäckström Johansson (SD) och
2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 33.

Ställningstagande

Vi anser att skyldigheten för bensinstationer och andra försäljningsställen att tillhandahålla förnybara drivmedel bör tas bort. Enligt vår mening försämrades förutsättningarna för att kunna bo och verka på svensk landsbygd när den s.k. pumplagen trädde i kraft 1 april 2006.

Att bo på landsbygden innebär att man är beroende av serviceinrättningar som tillhandahåller drivmedel i form av framför allt bensin och diesel, eftersom 94 procent av alla bilister äger fordon med de drivmedelsegenskaperna.

Till följd av pumplagen har många serviceinrättningar av ekonomiska skäl tvingats lägga ned sin verksamhet då de inte haft råd att installera anläggningar med förnybara drivmedel. Vi anser att tillhandahållande av förnybara drivmedel är bra för att främja fler och bättre miljöalternativ, men vi anser inte att det ska vara påtvingande genom en lag som avsevärt försvårar för små näringsidkares överlevnad. Dessa lever ofta på marginalen, och det är följaktligen ekonomiskt mycket påfrestande att tvingas investera i en biogasanläggning eller etanolpump.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

4. Främjande av elfordon, punkt 6 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkande 13 och
avslår motionerna
2015/16:2196 av Johan Büser (S),
2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 22,
2015/16:2372 av Solveig Zander (C),
2015/16:2669 av Cecilia Widegren (M) och
2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 2, 5 och 6.

Ställningstagande

Det krävs ytterligare insatser för att ställa om transportsystemet och nå en ökad andel drivmedel med hög klimatprestanda. Vi anser att elfordon är en viktig nyckel för att uppnå utsläppsfria transporter, men även mindre buller. Enligt Naturvårdsverket och Trafikverket behövs i Sverige ca 1 miljon elfordon till 2030 för att klara omställningen till fossiloberoende transporter. I dag finns el- och laddhybrider som passar utmärkt för privat användning, i tjänsten, till varu- och godsdistribution, taxi och elbussar i kollektivtrafiken.

Det behövs dock bl.a. bättre laddinfrastruktur för att främja användandet av elbilar och nå målet om en fossilfri fordonsflotta. Vi anser därför att staten bör stimulera utbyggnad av laddinfrastruktur och att det är rimligt att staten står för en del av dessa investeringar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

5. Forskning och utveckling, punkt 7 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Christina Örnebjär (L) och Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 6 och
avslår motion
2015/16:353 av Helene Petersson i Stockaryd (S).

Ställningstagande

Sverige måste minska utsläppen från transporterna och bryta beroendet av fossila drivmedel. För att detta ska lyckas krävs det långsiktiga och effektiva mål och styrmedel för en ökad andel förnybara drivmedel med hög klimatprestanda, eldrift och effektivare transporter. Vi vill framhålla att tillväxt är en förutsättning för att vi ska kunna komma till rätta med världens utmaningar på miljö- och klimatområdet. Klimathotet möts också bäst genom effektiva och teknikneutrala styrmedel som bidrar till både teknikutveckling, förändrat beteende och en ökad användning av mer hållbara lösningar. Vi i Alliansen vill se långsiktiga styrmedel som på ett förutsägbart sätt ökar andelen förnybart i transportsektorn. Vi anser också att ett främjande av

teknikutveckling inom detta område är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

6. Sjöfart, punkt 8 (M, C, L)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M) och Christina Örnebjär (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 18,
bifaller delvis motion
2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16 och
avslår motionerna
2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3 och
2015/16:2370 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 18.

Ställningstagande

Utvecklingen av sjöfarten är en viktig del för att uppnå våra miljömål och en viktig faktor för klimatomställningen. Vi kan konstatera att godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter. Sveriges drygt 50 hamnar tillsammans med våra inre vattenvägar innebär att vi har goda möjligheter att i större utsträckning än i dag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen.

Sverige har en lång tradition och gedigen kompetens inom sjösäkerhet och marinteknik. Alliansregeringen tog 2013 ett samlat grepp för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. För första gången någonsin presenterades en samlad handlingsplan med en lång rad åtgärder och insatser. Även om sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag behövs det fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Dock är det viktigt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed försämrar dess konkurrenskraft. Det är därför viktigt att arbeta för en infrastruktur som stöder en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av flytande naturgas och metanol samt elanslutning i land. Dessutom ligger utsläppen från internationell sjöfart och luftfart som startat i Sverige långt över 1990 års nivå, och dessa utsläpp ökade under 2014. Det kommer att krävas nya kraftfulla styrmedel för att göra det sannolikt att uppsatta delmål och mål ska nås i tid.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

7. Sjöfart, punkt 8 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3 och
avslår motionerna
2015/16:2370 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 18,
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 18 och
2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 16.

Ställningstagande

För att sjöfartens goda miljöpotential fullt ut ska kunna utnyttjas måste utsläppen bli renare. En långsiktigt hållbar sjöfart måste på sikt byta ut bunkeroljan mot förnybara drivmedel som t.ex. biogas. I dag är dock utvecklingen sådan att utsläppen på land minskar medan utsläppen från fartyg ökar. Detta är ett resultat av att miljökraven varit alltför låga på sjöfarten under lång tid. Av tradition har olika typer av oljor använts som bränsle, och inga rimliga alternativ har funnits tillgängliga. Norge använder sedan ett antal år flytande naturgas (LNG) i den kustnära sjöfarten. LNG ger lägre utsläpp av t.ex. koldioxid, svavel och kväve och är därmed skonsammare för både natur och klimat. Fler och fler rederier i Sverige planerar nu att gå över till mer miljövänliga drivmedel. Detta är välkommet. Stena Line invigde i mars 2015 världens första metanoldrivna fartyg, och Rederi AB Gotland planerar till 2017 ett fartyg med LNG-drift. Ett treårigt EU-projekt visar även att det finns förutsättningar för en utbyggnad av tankstationer för LNG i Östersjön.

För oss i Vänsterpartiet är LNG inte en slutlig lösning för en grön sjöfart, men vi anser att den i ett övergångsskede kan vara betydelsefull i omställningen. På längre sikt kan flytande biogas (LBG) eller andra hållbara alternativ som vätgas och eldrift vara aktuella. I en artikel i Ny Teknik (den 27 augusti 2013) bedömer den svenska gasbranschen att Sveriges sjö- och skärgårdstrafik har stora möjligheter att helt gå på förnybar gas till 2050. En förutsättning för en sådan utveckling, menar branschen, är att politiken bidrar med mål och nya styrmedel. Bland möjliga styrmedel föreslår de ett certifikatsystem för transportsektorn liknande det som finns för el. För att

sjöfarten ska ta en större andel miljöeffektiva transporter behövs med andra ord tydliga strategier för fungerande infrastruktur för tankstationer samt styrmedel för ökad andel hållbara drivmedel. I regeringens maritima strategi konstateras att avgifterna (licens-, kontroll-, tillstånds- och tillsynsavgifter) i större utsträckning än i dag bör differentieras för att gynna lösningar som minskar miljöbelastningen. Vänsterpartiet delar en sådan ambitionsinriktning men menar att den inte är tillräcklig. Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen icke-fossila drivmedel inom sjöfarten.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

8. Luftfart, punkt 9 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Emma Wallrup (V), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna
2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 31.2,
2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 12 och
2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 34.

Ställningstagande

Vi anser att Sveriges tillgänglighet och internationella attraktionskraft behöver stärkas. Internationella flygförbindelser spelar en stor roll för svenska företags möjligheter att växa och utvecklas. För att skapa fler jobb i Sverige behövs också snabba och effektiva kommunikationer med omvärlden. Men vi vill samtidigt lyfta fram att transportsektorn i större utsträckning än hittills måste bidra till att klimat- och miljömålen nås. Flyget spelar en nyckelroll när det gäller att nå ett miljöanpassat och långsiktigt hållbart transportsystem. Utsläppen från internationell luftfart som startat i Sverige är långt över 1990 års nivå, och dessa utsläpp ökade dessutom under 2014.

Vi ser därför mycket positivt på att det inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att ta fram en nationell flygstrategi. Strategin ska ta sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa samt regeringens mål om lägsta arbetslöshet i EU 2020 och beräknas vara färdig efter sommaren 2016.

Vi vill även lyfta fram att flygbranschen själv, genom sin intresseorganisation Svenskt Flyg, har tagit fram en agenda för svensk luftfart,

Så lyfter vi Sverige – en framtidsagenda för flyget. Agendan innehåller avgörande utmaningar som flygnäringen står inför på kortare och längre sikt. Enligt branschen tar man ansvar för sin egen utveckling och för hållbarhetsfrågorna, men många frågor som handlar om konkurrenskraft, nationella lagar, regler och skatter konstateras ligga utanför branschens ansvarsområde. Det viktigaste målet för agendaprocessen är att Sverige ska ha en politiskt beslutad luftfartsstrategi som ger långsiktiga förutsättningar för att flygnäringen ska kunna utvecklas inom och utom landets gränser.

Vi vill i sammanhanget också påminna om att Svenskt Flyg redogjorde för luftfartens tre globala mål på utskottets seminarium den 2 december 2015 om en fossiloberoende transportsektor. Dessa är

– 1,5 procent bränsleeffektivare varje år
– att trafiktillväxten ska vara koldioxidneutral 2020
– att till 2050 ska CO2 halveras jämfört med 2005.

Vi vill också påminna om att vid Internationella Civila Luftfartsorganisationens (ICAO) generalförsamling hösten 2016 är avsikten att ICAO ska fatta beslut om ett globalt marknadsbaserat styrmedel (GMBM) som reglerar det internationella flygets klimatpåverkan.

Vi anser att frågan som utskottsmajoriteten lyfter om att öka luftfartens användande av biodrivmedel är av stor betydelse, men med hänsyn till det pågående regeringsarbetet och behovet av att ge regeringen tid att utforma strategin som omfattar samtliga utmaningar för luftfarten avstyrker vi majoritetens förslag och motionerna i frågan.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt nationell målsättning för att öka andelen icke fossila drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:353 av Helene Petersson i Stockaryd (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör studera förutsättningarna för hur man kan uppmuntra och stödja mer forskning på transportsidan för att minska bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen för den tunga trafiken och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:920 av Rickard Nordin (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändringar i lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över definitionen av bilpooler och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1365 av Ola Johansson (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att E6:an mellan Helsingborg och Mölndal pekas ut som en nationellt prioriterad försökssträcka för elektroniska motorvägar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1935 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppnå visionen om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2013 av Mattias Bäckström Johansson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera elenergi som ett förnybart drivmedel i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2049 av Runar Filper och Jonas Millard (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort skyldigheten för bensinstationer och andra försäljningsställen att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2124 av Karin Svensson Smith och Rasmus Ling (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast införa antingen en kvotplikt för biodrivmedel eller en reduktionsplikt för fossila drivmedel med sikte på att användningen av fossila drivmedel i vägtrafiken ska upphöra senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fullt ut implementera EU:s infrastrukturdirektiv för alternativa drivmedel redan den 31 december 2023 och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna att införa en möjlighet för kommuner att införa obligatorisk samordning av varudistributionen till varumottagare inom del av kommun och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2196 av Johan Büser (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fler elfordon och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder på lokal och regional nivå för att främja en fossilfri fordonsflotta och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2370 av Anders W Jonsson m.fl. (C):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om miljöförbättrande åtgärder inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör höja ambitionerna till 30 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starkare incitament för en omställning av alla transporter behövs för att nå målet

om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och tillkännager detta för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi med tydliga mål för elfordon och tillkännager detta för regeringen.

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett paket med regelförenklingar på kommunal nivå i syfte att öka kommuners självbestämmande och främja miljövänliga och tysta transportalternativ och tillkännager detta för regeringen.

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förändra lagstiftningen så att det blir möjligt för kommuner att tillhandahålla gratis parkering för miljöbilar eller särskilda parkeringsplatser för bilpooler och elbilar, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

31.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skynda på processen för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum och främja utveckling av biodrivmedel till flygindustrin och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser utveckling av biodrivmedel till flygindustrin

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa gemensamma hållbarhetskriterier för fossila bränslen och ursprungsmärkning av bränslen vid pumpen i hela EU och tillkännager detta för regeringen.

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU bör anta ett långsiktigt mål för att nå en fossiloberoende fordonsflotta och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2372 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i Sverige ta fram en nationell strategi för elfordon och laddningsinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2456 av Göran Lindell och Helena Lindahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska arbeta för att få världens mest miljöanpassade buss- och lastbilspark och se över möjligheterna att införa en miljöfordonspremie för köp i Sverige av de mest miljövänliga bussarna och lastbilarna och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2575 av Thomas Finnborg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka behovet av en långsiktig strategi för miljöklassificeringen av bilar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2669 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra E20, huvudvägen mellan Sveriges största och näst största stad, till projektväg för laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2721 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa gröna registreringsskyltar för miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ökat användande av biodrivmedel för flyg och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna gällande satsningar för att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till utökad försöksverksamhet vad gäller elektrifiering av väg och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en ökad mobilitet går att förena med en minskad klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att minska transportsektorns fossilberoende är prioriterat för att nå visionen om att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2050, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att främja teknikutveckling och att det krävs ytterligare insatser inom transportsystemet för att nå ett hållbart samhälle och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool så att kommuner därmed kan få rätt att reservera plats för bilpool, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en statlig satsning på infrastruktur för elbilar och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar tills vidare ska få tillgång till bussfiler och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar ska få kostnadsfri parkering i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram projekt för att förbättra möjligheten att använda elfordon och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för privatpersoner att uppföra laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2050 och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fossilfria bränslen bör användas för flyg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3149 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige år 2050 och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3208 av Anders Åkesson m.fl. (C):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en ökad mobilitet är förenlig med en minskad klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vilka förutsättningar som krävs för att uppnå målsättningen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Trafikutskottets seminarium om en fossiloberoende transportsektor

Datum: 2 december 2015
Tid: 8.30 – 12.00
Plats: Förstakammarsalen

8.30–8.35	*Inledning*: Trafikutskottets ordförande Karin Svensson Smith (MP)
8.35–8.50	*Bortglömda B:et - Beteendeförändringar för fossilbränsleoberoende* Mattias Goldmann, 2030-sekretariatet/Fores
8.50–9.10	*Begränsning av trafikens klimatpåverkan. Vad har hänt sedan FFF?* Håkan Johansson, nationell samordnare för klimatfrågor, Trafikverket
9.10–9.35	*Direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen* *- Kort beskrivning av direktivets innehåll* Paul Westin, enhetschef, Energimyndigheten *- Det finska genomförandet av direktivet* Suvi Anttila, överinspektör, Finlands kommunikationsministeriet
9.35–9.50	*Fossiloberoende drivmedel i ett internationellt perspektiv* Paul Westin, enhetschef, Energimyndigheten
9.50–10.00	*Skogsindustrierna som råvaruleverantörer av biobränsle* Karolina Boholm, transportdirektör Skogsindustrierna och Linda Eriksson, rådgivare skogliga frågor
10.00–10.20	Kaffepaus
10.20–10.35	*Vägen till en fossiloberoende sjöfart* Carl Carlsson, Forskning och Innovation, Föreningen Svensk Sjöfart
10.35–10.50	*Luftfartens färd mot fossiloberoende* Anna Wilson, generalsekreterare, Svenskt Flyg
10.50–11.00	*Klimatneutrala godstransporter på väg – samverkan är lösningen* Helene Samuelsson, kommunikationschef PREEM, ordförande KNEG (Klimatneutrala godstransporter på väg)
11.00–11.10	*Gasanvändning inom land- och sjötransporter* Lars Mårtensson, miljöchef Volvo Lastvagnar, ordförande i DAFI (Directive on Alternative Fuels Infrastructure)
11.10–11.55	Frågestund
11.55–12.00	*Avslutning*: Trafikutskottets vice ordförande Jessica Rosencrantz (M).

Offentligt seminarium om en fossilbränsleoberoende transportsektor

Ordföranden: God morgon! Välkomna till trafikutskottets offentliga seminarium om fossilbränsleoberoende transportsektor. Vi kommer att hålla på fram till kl. 12. Jag vill uppmana alla som yttrar sig att presentera sig eftersom detta nedtecknas stenografiskt och spelas in. Seminariet kommer att finnas på webben.

En annan praktisk uppmaning är att ni tar kontakt med trafikutskottets personal när ni vill gå ut och in. På grund av säkerhetsbestämmelserna är passagerna inte fria ut och in.

Låt mig gå över till sakinnehållet. Begreppet fossilbränsleoberoende trafik myntades av den förra regeringen, där man talade om en fossilbränsleoberoende fordonsflotta. Man tillsatte också en utredning, ett ambitiöst verk, som vi har med oss i dag, *Fossilfrihet på väg*, med en lång rad förslag på vad som kan göras för att minska oljeberoendet i transportsektorn. Det är det vi har samlats här i dag för att lära oss mer om.

Det väcks många motioner till trafikutskottet. Utskottet har de områden i riksdagen där man lägger störst möda vid att lämna olika förslag till förändringar. Vi kommer framöver att skriva ett särskilt betänkande där alla motionerna om fossilbränslefrihet och fossilbränsleoberoende i vår sektor kommer att ingå. Detta offentliga seminarium ordnar vi delvis för att få ett kunskapsunderlag till de beslut vi ska fatta under våren i riksdagen.

Varför gör vi detta? Fossilbränslefrihet och minskat oljeberoende har man pratat om i Sverige i många årtionden. Men 78 procent av oljeimporten till Sverige går de facto till transportsektorn. När många andra sektorer har blivit av med eller mycket kraftigt minskat sitt oljeberoende är beroendet fortfarande mycket starkt inom vår sektor.

Jag upprepar att själva begreppet fossilbränsleoberoende myntades av alliansregeringen, men det har tagits upp av samarbetsregeringen som i sin senaste regeringsförklaring säger att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Det är också Sveriges åtagande inför de pågående klimatförhandlingarna i Paris.

Men frågan är: Hur ska det gå till? Det är själva ämnet för vårt seminarium.

Vi har bjudit in en lång rad talare för att belysa frågan. Efter att de har pratat kommer vi att ha två frågestunder. Då är det bara riksdagsledamöter som får ställa frågor, men frågorna får ställas till såväl föredragshållarna som inbjudna gäster i salen.

Jag ber första föredragshållaren Mattias Goldmann som representerar 2030-sekretariatet att komma upp till talarstolen.

Mattias Goldmann, 2030-sekretariatet/Fores: God morgon! Jag hoppas att min presentation ska dyka upp på ett smidigt sätt. Det gör den snart. Det är spännande att vara först ut. Då får man också testa tekniken, och det är också det som gäller för omställningen till fossilbränsleoberoende fordonsflotta. Där är det lilla och det stora gemensamt.

Jag är glad att få vara här med er. Vi var glada på Fores tankesmedja, där jag är vd, när begreppet fossilbränsleoberoende fordonsflotta lanserades. Vi var så glada att vi samma dag kallade till

oss ordföranden för beredningen och energiministern och startade en coalition of the willing, 2030-sekretariatet. Man sa att man ska se till att målet ska hända.

Sedan jag gjorde i ordning min Power Point för någon dag sedan har det tillkommit fler aktörer som vill vara med och nå fram till en fossilbränsleoberoende fordonsflotta. Det övergripande skälet är – ni har sett det förut men det lönar sig att repetera – att klimatförändringen blir allt våldsammare. Klimatet har ändrat sig över alla tider. Överst på bilden kan vi se koldioxidhalten, och nederst har vi temperaturerna som följer efter tämligen väl. Det enda som är nytt är att 2014 hamnade resultatet längst upp till höger på bilden. För första gången någonsin i mänsklighetens historia blev siffran över 400 ppm. Med business as usual hamnar vi ännu högre år 2050. Det troliga, tyvärr, är att temperaturen hänger med och inte minst sidoeffekterna av temperaturförändringarna.

Alla de klimatmål vi har haft sedan gammalt i Sverige – de som är skuggade på bilden – 10 procent förnybart i transportsektorn till 80 procent minskad klimatpåverkan till 2050, är av hel-och-ren-karaktär, men de skapar inte riktigt något näringslivsdriv. När vi nu i Paris – jag åker direkt till Paris efter mitt framträdande här – ska visa vägen i klimatförhandlingarna behöver vi någonting som inspirerar och stimulerar andra.

Detta har vi sett att några av våra grannländer har gjort. Norge är bäst i världen på elbilar trots att det är ett dåligt land för elbilar. Det är alltför kallt, backigt och långa avstånd för att fungera för elbilar. När Norge kan ha en elbil som bästsäljande bil – ja, då kan alla. Danmark är bäst i världen på vindkraft. Det är inget lysande land för vindkraft. Det är för tätbefolkat, och det finns inte så mycket plats för vindkraftverken. Landet är för platt, så vindkraftverken kommer inte upp på den höjd där de gör störst nytta. Ändå är Danmark bäst i världen. Sverige håller på att få samma metodik, nämligen att vara bäst i världen på ett avgränsat område där vi lär andra och skapar ett industriellt tryck och arbetstillfällen i Sverige. En fossilbränsleoberoende fordonsflotta är detta.

På samma sätt som det är härligt att se den breda partipolitiska enigheten i dag, ser vi det också i Paris. 2030-sekretariet är värdar för Fossil Independent Transport Sector – Sweden Leading the Way, där den nuvarande och den förra miljöministern medverkar. Så bred är enigheten. Sju av riksdagens åtta partier står entydigt bakom målet.

Målet måste delas in i tre ben, som symboliseras av pallen på bilden. Det är bilen, bränslet och beteendet. Den som tror att allt kan göras inom enbart en sektor misstar sig. Den förstår inte den stora utmaningen att ställa om hela sektorn. Målet gäller inte bara nya bilar, som det ibland illustreras med en elbil, utan gäller hela fordonsflottan. De lätta, de tunga, de nya, de gamla. Då kan vi inte bara byta bränsle till el eller de bästa biobränslena. Vi kan inte bara lita på att bilarna i sig blir effektivare därför att de gamla finns kvar. Vi kan inte bara jobba med beteendet därför att i ett glesbefolkat avlångt land kommer vi att fortsätta att vara bilberoende. Vi måste jobba i ungefär lika delar med de tre benen.

Goda vänner till oss bedömer att bilismen kommer att fortsätta att öka på både lätt och tung sida. Det finns många olika prognoser. Citatet på bilden är spännande. Jag bedömer att det är skrivet med backspegeln: Bilismen kommer att fortsätta därför att den har ökat historiskt.

Låt oss göra en sammanställning av hur det har gått. Ni ser överst på bilden prognosen, det vill säga hur ökningen av andelen kommer att se ut. Ni ser störst ökning på personbil och minst på buss. Ni ser även att Trafa, alltså inte Fores eller 2030-sekretariatet utan den ansvariga

myndigheten, ska granska. De har kommit fram till att persontågen har ökat mest och att personbilen har ökat minst.

Till vänster på bilden ser vi trafikarbetet med personbil per invånare. Det är viktigt att lägga till ”per invånare” därför att i dessa tider när vi blir fler är det lätt att se att trafikarbetet totalt sett ökar, men det avgörande är per invånare. Då ser vi att det stagnerar. Det är ett litet hack i utvecklingen just nu när bensin och diesel sjunkit snabbt till de lägsta prisnivåerna på länge. Till höger ser ni den årliga körsträckan fördelat på olika åldersgrupper. Det ljusgrå är i närtid och det mörkgrå är längre bak i tiden. Körkortsinnehavet minskar ganska lite. Vi ser att i vissa grupper ökar innehavet. De äldre behåller körkortet längre och fortsätter att köra bil längre. Det ska vi vara glada för. De fortsätter att vara mobila högre upp i åldrarna. De yngre kan helt fritt välja själv. Förr skulle man absolut ha körkort på 18-årsdagen. Det skjuter man på nu. Vi bedömer att hela kurvan kommer att förskjutas till ett ändrat beteende på hur man ser på bilen. Vi ser det som ett lackmustest, det vill säga de som helt fritt kan välja innan man måste ta hänsyn till att ungarna ska skjutsas eller måste ha bil i jobbet och så vidare.

Ett exempel som jag tycker är viktigt att ha med sig när man tittar på andras prognoser är att prognosmakeri är två helt olika saker. Det ena är när man sitter på sitt kontor med Excelfilen och använder backspegeln. Det andra är när man fångar in den tekniska utvecklingen vi ser i samhället.

Till vänster på bilden har vi sol, och till höger har vi vind. Inget av detta är direkt trafikrelaterat, men vi skulle kunna hitta samma inom trafiksektorn. De små staplarna är det internationella energiorganets bedömning år 2000 respektive 2010. De har helt enkelt dragit ut kurvorna från var man befann sig då.

Den gröna linjen är Greenpeace som sitter i sin gummibåt och gör prognoser. Ingen litar på dem. Ingen myndighet i världen använder sig av dem. Ingen regering använder sig av dem när de skriver sina budgetpropositioner. De hade också fel, men inte med den magnitud som det internationella energiorganet hade fel. Den svarta linjen visar hur det verkligen blev. Så ser ketchupeffekten ut på område efter område.

Vi hade kunnat lägga upp nästan exakt samma kurva för smartphones. Vi hade kunnat lägga upp nästan exakt samma kurva för hybridbilar, laddbilar och elbilar – och snart för vätgas och för andra delar i omställningen. Vi får en ketchupeffekt där det händer lite, den statliga stimulansen kommer, men det blir inte ens några first movers, inga bilföretag är intresserade, inga bränslebolag som erbjuder bränsle, inga appar som erbjuder möjligheten att göra annat än att ta sig till jobbet. Sedan kommer allt, och sedan säger arbetsgivaren att du kan byta. Grannar byter. Och sedan är ketchupeffekten i full fart. Den är viktig att ta med sig när man gör prognoser och politik för 2030-målet.

Ett exempel på hur lätt omställningen kan vara och på hur stor del av den som kan ske inom beteendedelen är våra mobiler. De rymmer nu otroligt många funktioner där vi förr hade en mängd olika apparater. Förut hade vi faxar och videokameror, kameror, klockor och jag vet inte allt. Nu har vi allt i en apparat. Inte minst finns många mobila tjänster i mobilen. Jag frågade min dotter om hon inte skulle träffa sina kompisar. Pappa, det gör jag, sa hon och fortsatte att knappa på sin mobil. Det är ett nytt sätt att ha mobilitet utan att fysiskt röra sig.

Vi bedömer att vi är på väg mot peak. Det har varit en diskussion där mycket har förenklats. Våra goda vänner i Bil Sweden har myntat begreppet boom car. Bilförsäljningen ökar i Sverige.

Antalet personer med körkort ökar också. Vi bedömer att vi måste se detta i fem steg. Det nedersta steget är peak interest. Där syns tydligt att intresset för den gamla typen av mobilitet, för bilar, har minskat kraftigt. Det arrangeras inte bilsalonger i Sverige längre. Det går inte att köpa nyckelknippor med bilmärken på längre. Man köper mobilskal i stället. Biltidningsförsäljningen riktar sig till medelålders män.

Det som kommer därefter är peak körkort. Många av dem i yngre åldrar, 18–25 år, väljer bort körkortet. Några av dem skaffar det senare, men många av dem hinner under de första åren skaffa vanor som inte inbegriper körkort. Jag har inte varit entydigt positiv till detta. Det är värt att fundera över vad som är problemen med ett samhälle där många aktivt väljer bort en del av den mobilitet som samhället är uppbyggt av. Vi är på väg ditåt.

Peak car myntades som begrepp för länge sedan och haussades i debatten för något år sedan med artiklar i The Economist. Det ligger nog lite längre bort. Sverige är på väg ditåt genom att många säger att de gärna vill ha bil men undrar om de verkligen vill äga bilen. När man inte äger en bil blir det färre bilar på vägarna eftersom vi delar på dem.

Efter peak car kommer peak mileage där man transporterar sig mindre. Där ser vi en motgående trend med regionförstoring, som jag önskade att ni kunde problematisera lite mer.

Sist kommer det som många från början tänkte skulle vara drivkraften i omställningen, nämligen peak oil. Omställningen skulle gå nästan av sig själv. Det finns så lite olja kvar, och den kommer att bli så dyr. Därför blir den en pådrivande kraft. Nu vet vi att oljan kostar bara strax över 40 dollar fatet. Vi trodde länge att det skulle vara 36–60–120 och så vidare uppåt. Så blev det inte. Möjligen kan vi säga att vi är nära peak conventional oil, men vi har en stor och tidigare okänd tillgång till icke-konventionella oljekällor som gör att vi inte kan lita på att själva den fysiska bristen på olja och därmed fossil bensin och diesel kommer att vara en drivkraft, utan vi måste ha politiska drivkrafter.

Jag skulle avslutningsvis vilja peka på fem områden där jag anser att det går bra och där jag tror att vi kan sparka på en boll som rullar åt rätt håll.

Låt oss börja i det övre högra hörnet på bilden. Det finns nu ganska många års erfarenhet av trängselavgifter och andra sätt att prissätta väganvändande. Vi vet att även ganska små avgifter – det är ärligt talat inga stora summor som betalas när man åker in och ut ur Stockholm eller Göteborg – ger upphov till stora förändringar och stora resvaneskiften. Det gör att vi smetar ut trafiken på ett bättre sätt, vilket ger upphov till minskade koldioxid-utsläpp, minskade kväveoxidutsläpp och minskade partikelutsläpp. Det är alltså alla dessa sidonyttigheterna med en fossilbränsleoberoende fordonsflotta. Det går att jobba vidare där, och jag är glad att riksdag och regering har tagit en rad initiativ för att se till att göra det lättare för kommuner som vill använda verktyget.

Ned till höger på bilden finns den tunga sektorn. Jag hoppas att ni inte glömmer bort att prata om den i dag. Vi försökte illustrera samlastning på bilden. En del kommuner har jobbat med att komma bort från just-in-time och lagret-på-vägen. I Göteborg har man fått åka i kollektivtrafikfältet om man samlastar bra. De som ändå samlastade bra har fått en extra bonus, och de som inte gjort rätt för sig förut kanske fortfarande inte gör det. Vi behöver mer stimulans till ökad samlastning och kanske ökad acceptans från oss att saker ibland inte kommer fram på en dag utan på tre dagar. Det enskilt viktigaste får inte vara att transporten ska bli långsammare.

I mitten på bilden finns bildelningen. För några år sedan såg vi filmen *Tillsammans*. De målade en Folkabuss och delade på den. Sedan blev det de kommunala bostadsbolagen och energibolagen, och nu är det de stora internationella aktörerna. Det är Daimler med Car To Go, Volvo med Sunfleet, BMW med Drive Now. De ser att många av deras framtida kunder vill ha tillgång till bil men inte vill äga en bil.

Det är också spännande att se hur bilpoolerna marknadsförs. För några år sedan använde de klimatargumentet. Då gick jag med – och inte så många till. Nu används bekvämlighets-argumentet: Varför ska du bry dig om att besiktiga en bil, tvätta bilen, reparera bilen, serva bilen, leta parkeringsplatser? Låt oss ta hand om det. Bil bara när du vill.

Vi kan då se att bilförsäljningen ökar mycket och att bilpoolsmedlemskapen ökar mycket. Det går snabbt, och det är spännande att det finns drivkrafter i de stora bilföretagen. Att kämpa mot de stora bilföretagen gör att det går långsamt. Om man har dem med sig går omställningen snabbare.

Uppe till vänster på bilden ser vi symbolen för jobba-hemma-dagen. Över 150 arbetsgivare i Sverige står bakom att vi ska tänka lite smartare med var vi jobbar någonstans. Om det går att jobba på distans en dag i veckan minskar arbetsresorna med 20 procent. Om vi säger åt folk att de ska resa mindre tänker de direkt att det är semesterresan som berörs. Det är det heligaste som finns i familjen. Börja i stället med arbetsresorna. Börja med att man inte alltid måste åka till seminariet utan kan vara med på webbinariet. Då hinner man hämta i tid på dagis. Där sker en stor vinst, inte minst i kollektivtrafiken vid de jobbiga peakarna omkring åtta och fem.

Sedan har vi figuren längst ned på bilden. Fundera över hur långt vi kan komma utan att ändra på en enda lag, utan att förändra någonting, utan ett enda riksdagsbeslut. Utgå från det som redan är bestämt. Ett exempel på det är reseavdraget. Där kan folk i mitt gebit kämpa för ett transportslagsneutralt reseavdrag. Jag är orolig för att det på min gravsten kommer att stå: Här under vilar en person som förgäves kämpade för transportslagsneutralt reseavdrag.

Det vi kan göra här och nu är att tillämpa de rätt goda regler som redan finns. För att få göra avdrag för att resa i bil till och från jobbet måste man varaktigt tjäna minst två timmar om dagen jämfört med kollektivtrafiken. Skatteverket visade för ungefär tio år sedan att över 90 procent gör fel, och de allra flesta som gör fel gör det i tillåtande riktning.

När ni nu ändå är riksdagens lagstiftare kan ni också vara de som säger åt myndigheterna att se till att de lagar som stiftas följs upp. Vi kan få en stor klimatnytta om vi bara systematiskt utnyttjar det vi redan har bestämt.

Jag slutar där. Mina 15 minuter är slut. Det ska bli spännande att se vad det här seminariet leder till. Jag bedömer att på ett enda område i svensk politik, inte skolpolitiken, inte migrationspolitiken, inget annat, har vi en sjupartiöverenskommelse – en sjupartienighet. Det gäller omställningen till en fossilbränsleoberoende fordonsflotta. När jag nu åker till Paris är det detta som vi har i ryggen som svenskar. Här ska vi vara bäst, och här kan vi verkligen göra skillnad.

Ordföranden: Tack, Mattias Goldmann! Nu är det dags för Håkan Johansson, som var huvudsekreterare i utredningen som fick namnet *Fossilfrihet på väg*. Han representerar också Trafikverket.

Håkan Johansson, Trafikverket: Tack för att jag har fått komma hit.

Jag har varit med under hela utredningen om fossilfri fordonstrafik och i slutet som huvudsekreterare. Det är nu ungefär två år sedan som vi lämnade ifrån oss betänkandet. Uppgiften var att identifiera åtgärder och styrmedel så att viktiga steg kunde tas mot en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och visionen om en fossilfri trafik 2050. En del av uppdraget var också att ge begreppet fossiloberoende fordonsflotta som vi inte riktigt visste vad det var för något en innebörd som också stödde visionen för 2050. Styrmedlen skulle vara samhällsekonomiskt kostnadseffektiva och förenliga med EU:s regler.

Jag börjar med att berätta lite grann om utvecklingen sedan dess vad gäller transporternas klimatpåverkan. Till att börja med kan man konstatera att vägtrafiken står för 95 procent av inrikes transporters klimatpåverkan.

Det finns en del positivt. Energieffektivisering av nya personbilar går framåt, men takten avtar. Ni ser kurvan uppe till höger på bilden som visar att vi var på god väg mot EU-snittet för att sedan göra en liten avvikelse på slutet. Vi vet inte om avvikelsen kommer att fortsätta.

Andelen förnybar energi ökar. Vi följer detta månad för månad. Ni kan se klimatbarometern på vår hemsida. Där framgår att andelen förnybar energi har ökat från 11 till 13 procent de senaste tolv månaderna. Det är 2 terawattimmars ökning – riktigt mycket.

Det finns en del utmaningar. En av utmaningarna är att just nu ökar utsläppen från vägtrafiken. Vi såg en stagnation redan under förra året när trafiken började öka igen. Den fortsatte att öka under året. Under förra året räckte energieffektiviseringen och ökningen av förnybar energi för att ändå få till en liten minskning på 1 procent. Men i år räcker det inte. Det är utmaningen framöver.

Trafikverket tar fram basprognoser – business as usual. Om vi inte gör någonting ytterligare ser det, enligt Trafikverket, ut som att det blir en ökning med 25 procent för personbilstrafiken till 2030 och 50 procent för lastbil. Jag hoppas att det inte är så stora ökningar egentligen, men det är business as usual. Det är inte dit vi vill, i alla fall inte om vi tittar på klimatmålen.

Vad är då innebörden av en fossiloberoende fordonsflotta? Där föreslog utredningen ett etappmål om 80 procent lägre klimatpåverkan eller utsläpp av växthusgaser från vägtransporter 2030 jämfört med 2010. Det skulle ge goda förutsättningar att nå visionen om att även trafiken ska bidra till att det inte blir några nettoutsläpp av klimatgaser 2050. Utredningen pekar till och med på att det skulle kunna ske redan till 2040.

Bilden på skärmen visar användningen av fossil energi. Det svarta visar den utveckling som skett hittills, med undantag av de sista tolv månaderna, då vi har en ökning. Om vi gör en prognos framåt ser det trots trafikökningen ändå ut att bli en liten minskning av utsläppen, vilket hänger samman med att det finns en del som är beslutat inom EU, till exempel CO_2-krav på nya personbilar, som bromsar en del av ökningen av trafik.

Det är långt kvar till den gröna delen, till de föreslagna mål som utredningen hade. Då räcker det inte med enbart tekniska åtgärder, utan det krävs också förändrade beteenden, som Mattias Goldmann var inne på, och en förändrad inriktning i utveckling och planering av samhälle och transportsystem.

Fram till 2030 är målet nio procents reduktion, vilket är väldigt mycket. Somliga frågar varför Sverige ska göra så mycket, men en del framstående klimatforskare pekar på att det är just så mycket som krävs av de rikare länderna för att vi ska nå tvågradersmålet.

Vi har varit inne på att det behövs en kombination av ett mer transportsnålt samhälle. Utredningen pekade på fem olika åtgärdsgrupper som kan fördelas på de tre som visas på skärmen. Det handlar om att stimulera samhällsutvecklingen mot minskade och effektivare transporter, att planera samhället, staden, utifrån minskad biltrafik och effektivare transporter, förbättra logistik och så vidare. Men det handlar också om att förändra beteenden och att utveckla infrastrukturen för byte av trafikslag.

Vi talar om 20 procent mindre biltrafik jämfört med dagsläget samt oförändrad lastbilstrafik. I stället tas ökningarna i kollektivtrafik, gång, cykel, järnväg, sjöfart och förbättringar av logistiken. Det kommer att krävas stora infrastrukturinvesteringar för att klara av det, i alla fall under en övergångsperiod.

När det gäller effektivare fordon och framförande finns där en stor potential. Dessutom behövs ett byte till förnybar energi. Det handlar om elektrifiering av personbilar och även av tunga fordon. Där ser vi att fram till 2030 utgör framför allt elektrifiering av bussflottan en stor del men också elektrifiering av tunga fordon och på längre sikt kanske eldrivna vägar, men det är väl främst bortom 2030, samt byte till biodrivmedel.

Staplarna på skärmen visar hur fördelningen skulle kunna vara mellan de olika delarna. Vi har en minskning på mer än 80 procent till 2030. Intressant är, som framgår av figuren, att vi har en minskning av energianvändningen med 60 procent fram till 2030. Det som är kvar är det gula, gröna och blå på bilden, det vill säga den energianvändningen. Det gör att biodrivmedlen räcker väldigt långt.

Här använder vi 20 terawattimmar biodrivmedel. Det kan jämföras med att vi i dag ligger på mellan 70 och 75 terawattimmar totalt i transportsektorn. Vi har haft en liten minskning sedan 2010. Skulle man inte göra minskningen av energianvändningen räcker biodrivmedlen inte långt.

Det här ger chansen till någonting större än att bara minska klimatpåverkan, nämligen att utveckla ett mer hållbart samhälle över huvud taget och utnyttja den möjlighet som här finns genom att minska utsläppen på det sättet som scenariot anger. Där ingår även det transportsnåla samhället. Det bidrar till tryggare energiförsörjning, förbättrad tillgänglighet för alla, ökat underlag till kollektivtrafiken, mindre emissioner av luftföroreningar och buller genom eldrivna fordon och naturligtvis även genom minskad trafik och lägre hastigheter.

Ett sådant scenario visar en stor ökning av fysisk aktivitet och förbättrad hälsa för befolkningen genom mycket mer gång och cykel. Därtill kommer minskade markanspråk genom förtätning av städerna, men också genom att vi inte behöver använda lika mycket till biodrivmedel som om vi hade en betydligt större energianvändning.

Det ger, som en sista punkt, dessutom möjligheter för Sverige att bli exportör av kunskap om hur man kan producera biodrivmedel men också biodrivmedel och biomassa i sig. Naturligtvis finns det en hel del utmaningar.

Hur långt från detta scenario är vi då? Vi har nu en ökning av personbilsresandet fastän persontransportresandet egentligen borde tas i form av kollektivtrafik, gång och cykel. Likaså ser vi vad gäller godstransporterna en ökning av lastbilstrafiken fastän vi borde ta den ökningen i förbättrad logistik och i järnväg och sjöfart. Energieffektiviseringen av personbilar går, som jag sa, inte så fort som den borde. Det gäller givetvis även andra fordonstyper.

Ökningen av mängden biodrivmedel sker ungefär i den takt som scenariot visar, men i andel ökar den inte så mycket eftersom vi inte klarat av att minska energianvändningen så mycket.

Några av de förslag som utredningen lade fram visas på skärmen. Det lades fram 85 förslag, vilka väl kan läggas till motionerna som finns. Det absolut viktigaste är som sagt att enas om målet, alltså vart vi ska, och sedan att förstå vad målet innebär. Det är en del i stadsmiljö-målet. Stadsmiljömålet var att man skulle ta ökningen i persontransportresandet i kollektiv-trafik, gång och cykel så att biltrafiken kunde minska i städerna. Vi föreslog också ett stadsmiljöavtal. Det är på gång, och även om volymen är mindre är det i alla fall en bra start. Vi föreslog även nya direktiv till Trafikverket, att planera utifrån en sådan här framtid, att planera utifrån att de här klimatmålen ska nås och att planera utifrån minskad biltrafik. Det har vi fortfarande inte fått.

Miljözoner för tysta och emissionsfria fordon var sådant som vi också föreslog, liksom parkeringsskatt. Det är en statlig skatt som skulle kunna ge intäkter till staten, och sedan skulle motsvarande del kunna användas i kollektivtrafik och cykel i städerna.

Det fanns en hel del förslag på vad man skulle kunna göra vad gäller energieffektiva fordon. En del är på gång. En utredning är på gång om bonus–malus. Vi föreslog också att man skulle titta på förmånsreglerna, för en stor del av bilarna går den vägen. Energimärkningen ligger i utredningen om bonus–malus. Likaså föreslog vi en miljölastbilspremie och eventuellt en miljöbusspremie. Nu är det nog snarare en del av det sista som kommit fram, det vill säga elbusspremien. Den är på gång. Därtill kommer demonstrationsprogram för energieffektiva fordon.

Kvotplikten trodde vi skulle kunna beslutas om rätt så snabbt, och vi pekade på hur den behöver utvecklas framöver. Vi hade även förslag om hur man skulle få till stabila förutsättningar för produktion av biodrivmedel i Sverige. Stöd till laddinfrastrukturen ligger i Klimatklivet, så det är på gång.

Vi såg också att vi kommer att få en drastisk minskning av energianvändningen och användningen av fossila bränslen och därmed minskade skatteintäkter, 36 miljarder mindre per år 2030 om scenariot går igenom. Där måste man naturligtvis se på hur det ska lösas långsiktigt. Exempelvis kan man ha någon form av kilometerskatt även för personbilar. Reseavdraget var Mattias Goldmann inne på. Ett klimatråd som Trafikverket skulle hålla i kunde samla aktörerna för att jobba i den riktningen. Ett ytterligare förslag är kontrollstationer för att följa upp utvecklingen.

Vi vet naturligtvis inte exakt vad det här leder till, utan vi måste stämma av utvecklingen och justera styrmedlen allteftersom.

Slutsatsen blir således: Jag ser att det finns goda möjligheter att genom en kombination av tekniska åtgärder och ett mer transportsnålt samhälle nå målsättningarna. Det ger stor nytta också för många andra samhällsmål. Den nyttan ska man ta vara på. Utvecklingen just nu går

åt fel håll med ökade utsläpp och genom att endast ett fåtal av de styrmedelsförslag och annat som behöver utredas har kommit igång.

Trots allt är jag ändå positiv. Jag ser att det finns ett momentum i samhället för att jobba med de här frågorna även om vi för närvarande ökar utsläppen. Det är bråttom att komma igång med ytterligare åtgärder.

Paul Westin, Energimyndigheten: Fru ordförande, presidium, ledamöter! Tack för möjligheten att komma hit! Jag har senare under utfrågningen en ytterligare punkt och ska därför under några minuter bara göra en liten repetition av infrastrukturdirektivet. Sedan kommer vi att få höra hur det går i Finland, som ligger lite före Sverige i beredningen.

Infrastrukturdirektivet har en bakgrund i EU:s 2020-strategi och är en del i ökad konkurrenskraft i EU, i bättre tillväxt, i hållbarare tillväxt, och som ordföranden nämnde gäller det också oljeberoendefrågan och klimatfrågan. Det är en strategi för alternativa bränslen, och alternativa bränslen är någonting annat än förnybara bränslen.

Innehållet i direktivet handlar om att det finns krav på medlemsstaterna att utveckla distributionssystem, infrastruktur, för el och för framför allt naturgas; man nämner även vätgas. Man vill främja efterfrågesidan, och man vill uppmuntra tillverkare att utveckla fordon. Infrastrukturdirektivet är ett försök att komma till rätta med just bränsleinfrastrukturen.

Medlemsstaterna ska ta fram nationella handlingsprogram. Det ska göras redan till nästa år och innehålla syften och mål för utbyggnaden av laddnings- och tankstationerna för olika typer av alternativa bränslen såsom el, vätgas och naturgas. Man ska också diskutera olika stödåtgärder i handlingsprogrammen. Handlingsprogrammet bereds för närvarande i Näringsdepartementet.

Man ska bedöma marknadsutvecklingen för de alternativa drivmedlen, och alternativa drivmedel är som sagt någonting annat än biodrivmedel. Det är en bredare definition. Utöver biodrivmedel handlar det om LNG, CNG, gasol, vätgas och el. Medlemsstaterna ska rapportera framsteg vartannat år.

Kommissionen har en uppgift att sammanställa medlemsstaternas handlingsplaner och läget, hur det ser ut med tillgänglighet för laddningsstationer och för LNG-stationer i hamnar och på väg.

Jag ska ge utrymme för vår granne från öster och hoppar därför över några av bilderna jag hade tänkt visa. Ni kan titta på dem senare.

Vi har en hantering av direktivet i Sverige som ser ut så att Näringsdepartementet för bara en dryg vecka sedan remitterade en promemoria om genomförandet av direktivet. Det är ”bara” en ramlagstiftning; det görs en viss ändring i ellagen, och det finns en förordning. De andra delarna med handlingsplan inkluderas inte.

Inte heller pekar man ut vilka tillsynsmyndigheter som skulle kunna bli aktuella eller om det skulle vara endast en tillsynsmyndighet. I promemorian sägs att man vill avvakta med det till 2017. Man konstaterar att det i dag inte finns tillgänglig lagstiftning som just det här direktivet går att hänga upp på.

Jag noterar den skrivning som finns i promemorian, att Sverige ska ha en fossilfri fordonsflotta. Som ordföranden nämnde finns det en nyansskillnad mellan fossiloberoende och fossilfri, men det står fossilfri i promemorian. Dock bör man fråga sig om direktivet är något som stöttar fossilfrihet. Det stöttar kanske klimateffekter och annat, men fossilfrihet är tveksamt.

Ramlagen handlar också om standarder för laddstationer och för LNG-stationer. Det finns dessutom krav på information till allmänhet och användare.

Jag stannar där och lämnar ordet till ordföranden för vidare diskussion.

Ordföranden: Nu ska vi få höra hur man har hanterat motsvarande direktiv i Finland.

Suvi Anttila, Kommunikationsministeriet i Finland: Tack för att jag blev inbjuden att komma hit och berätta lite grann om vad vi gör i Finland. Jag kommer från Kommunikationsministeriet och trafikpolitiska avdelningen där. Jag ska först berätta lite om vad vi har gjort och sedan vad vi kommer att göra med direktivet och handlingsplanen.

Redan 2012 tillsattes en arbetsgrupp som tittade på framtidens drivkrafter i trafiken. Det fanns ett stort politiskt intresse för att göra det. Meningen var att undersöka vilka drivkrafter som är möjliga för de olika trafikformerna i Finland i framtiden samt i vilken utsträckning och enligt vilken tidsplan det skulle kunna tas i bruk. Under arbetet gjorde vi många målbilder och liknande, vägkartor över vartåt vi ska gå i framtiden.

Jag har lite siffror som gäller målen till 2050. Det ska bli 80 procents minskning av koldioxidutsläppen. Personbilstrafiken ska vara helt koldioxidfri. 70 procent av de tunga vägtransporterna ska använda förnybara drivmedel; det är mest fråga om flytande och gasformiga biobränslen. I stadstrafiken ska det finnas eldrivna bussar till ungefär 70 procent.

Vad gäller sjöfarten har vi tänkt att det ska vara 40 procents minskning. Sjöfarten är ju inte helt och hållet nationell utan berör flera länder. Det ska främst vara LNG-drivna fartyg.

När det gäller luftfarten ska biofotogen täcka 40 procent av bränslebehovet. Finland ska självt producera allt biobränsle som krävs.

Av bilden på skärmen framgår att olika färdmedel har olika många bränslealternativ. Högst upp finns luftfart. Där finns inte el som ett alternativ, utan det är biofotogen. Nederst i hierarkin finns tåg och vägtransporter. Där finns det flera alternativa bränslen.

I våras fick vi en ny regering, och den kom med ganska ambitiösa mål. Det handlar om 40 procents ökning av andelen förnybara drivmedel till 2030, och användningen av olja ska halveras under 2020-talet. Om man tänker att vi i dag inte har så jättemånga elbilar eller gasbilar är målen ganska ambitiösa. Om man tittar på de förnybara drivmedlens andel är den i dag över 20 procent när man dubbelräknar. Det beror på det flytande biobränslet, som vi har mycket av i Finland.

Regeringen har också beslutat om ett energistöd. I programmet stod det 100 miljoner euro, men hur stödet ska delas ut och om det kommer till användning i infrastrukturen vet vi inte ännu.

Vi har redan hört vad direktivet innebär. Vi måste alltså göra handlingsprogrammet för att utveckla marknaden och ta i bruk den infrastruktur som behövs. I Finland tycker vi att direktivet

är mycket välkommet, och vi var ganska aktiva när det utformades. Det blev väl inte så bindande som vi kanske hade velat. Det är lite svagt att man bara ska göra en plan. Det finns inte så många siffror och sådant i direktivet.

Vi har en bransch som gärna vill jobba med infrastrukturen. De vill börja bygga så fort det går. Men det kunde ha stått mer i direktivet.

Innan direktivet framlades började vi redan 2014 diskutera frågan och gjorde en del bakgrundsarbete i Finland. Vi hade en så kallad ad hoc-arbetsgrupp som tittade på just infrastrukturen. Nackdelen med gruppen var att det inte fanns tillräckligt med bredd vad gällde representanter för olika ministerier och myndigheter. Branschen var mycket aktiv, men det fanns inte så många myndigheter med. Det var bra att vi hade den gruppen, för nu fortsätter vi med samma grupp men med lite mer folk. Deltagarna i gruppen är aktiva och vill göra mycket.

Det ad hoc-gruppen gjorde var att göra kartor, målbilder, som jag ska visa på skärmen. Varje drivmedel fick en karta som visar nuläget och hur det ska se ut 2020.

På bilden som visas är alla med och där framgår dels nuläget, dels målet 2020. Dessutom visar bilden målet för 2025. Där ser man hur många laddningsstationer och tankstationer vi har och vad som är målet.

Vi kan börja med el. I dag har vi 140–150 kommersiella laddningsstationer, och 35 är snabbladdningsstationer. De flesta finns i södra Finland. Vi har i nuläget 1 500 elbilar, men målet är att vi ska ha 20 000–40 000 elbilar år 2020; det är branschen som har satt upp målet. Det ska finnas 2 000–4 000 kommersiella laddningsstationer. Man ska börja med de stora städerna, och sedan ska de också finnas i glesbebyggda områden. De flesta kommer att finnas i södra Finland.

Om vi tittar på naturgas ser vi att det i dag finns 24 stationer, de flesta i södra delen av Finland. Vi har 1 900 gasbilar. Om vi tittar på nästa bild ser vi målet för gas 2020. De gula prickarna på bilden visar de stationer som finns i dag, och de röda och blå visar de stationer som kommer att finnas så småningom. Målet är 20 000–40 000 gasdrivna bilar och 50–70 stationer. Det är den inhemska biogasen som är målet. År 2020 ska det vara 50 procent inhemsk biogas, och 2030 ska det vara 70 procent. I dag är det 35 procent inhemsk biogas. Även här finns de flesta pipelines i sydligaste Finland.

När det gäller hamnar ska det finnas LNG i alla betydande hamnar år 2020.

Nästa bild visar TEN-T-stomnätet i Finland. Där ska det finnas el, CNG och CGB. De viktigaste hamnarna är rödmarkerade på kartan. LNG ska finnas också i de andra hamnarna. De måste alltså tas med i handlingsplanen. Dessutom ska vi titta på vätgas och E85 i vår handlingsplan.

Följande bild visar vätgas. I dag har vi bara två vätgasstationer och en bil. Det är inte mycket, och vi tycker att antalet ska öka. Uppskattningen är 2 000 vätgasbilar.

E85 finns det redan mycket av. Det finns ca 6 000 flexifuelbilar som kan använda E85 och ungefär 100 stationer där man kan tanka E85. Målet är att antalet ska fördubblas till 2020.

Vi har en formell arbetsgrupp som tillsattes av vår transportminister Anne Berner. Vi har också ad hoc-gruppens målsättning och kartbilder samt den aktiva branschen. Nu gäller det att hitta de konkreta åtgärderna för att komma fram till målen. Det är det vi arbetar med. I morgon har

vi första mötet med gruppen. Ordförande för gruppen är från Kommunikations-ministeriet och vice ordförande från Finansministeriet. Vi har även Arbetsministeriet och Näringsministeriet med. Dessutom har vi med en stor mängd myndigheter.

Bilden visar en så kallad draft work plan, tidsplan, för hur projektet kommer att se ut. Vi träffas som sagt första gången i morgon, och sedan får vi se hur vi ska gå vidare. Eftersom vi är en så stor grupp kommer vi att ha en del undergrupper och kanske dela upp det hela ämnesvis så att vi vid ett möte bara kommer att hantera exempelvis tunga fordon, sjöfart eller luftfart.

Jag har listat några av utgångspunkterna. Vi tänker oss att nätet huvudsakligen ska byggas på marknadens villkor utan statligt stöd. Sedan har vi energistödet, och det finns också EU-stöd. Men vi tror att det hela kommer att byggas på marknadens villkor.

Det viktigaste för staten är att se till att andelen bilar i bilparken som utnyttjar ny teknik och nya alternativa drivkrafter växer så att infrastrukturen för dessa tekniker på sikt blir lönsam. Det är det här man önskar rikta åtgärder och incitament mot.

Målen har vi alltså klargjort, och vi vet hur infrastrukturen 2020 skulle kunna se ut. Nu måste vi bara hitta konkreta åtgärder för att nå dit. Det är det vi kommer att göra nu. Det kan ha att göra med beskattning, road pricing eller att ha stöd eller morot till något. En kombination av olika åtgärder kommer det nog att vara.

Till slut tänkte jag nämna att javisst har staten gett investeringsstöd. Det är Arbets- och Näringsministeriet som har hand om det. 2011–2017 har vi gett stöd för leasade elbilar och deras laddning och 2014 för LNG-terminaler och LNG-infrastruktur.

Från Kommunikationsministeriet har vi också gett stöd för utbyggnad av LNG-drivna fartyg. Här är en bild på två av dem: Viking Grace är världens största LNG-drivna passagerarfartyg, som ni kanske vet, och den här isbrytaren kommer att tas i bruk i början av 2016. Den är också LNG-driven.

Jag tackar för intresset. Om ni har frågor får ni gärna ställa dem sedan eller skicka mejl till mig.

Ordföranden: Det blir en frågestund efter pausen, då folk kommer att kunna ställa frågor ifall det finns intresse.

Det här var inspirerande. Ni har alldeles uppenbart kommit en bit längre än vi i vissa avseenden.

Nu är det dags att gå över till ett mer internationellt perspektiv på hur man ska se på fossil-oberoende drivmedel. För att få tillgång till kunskap om detta välkomnar vi Paul Westin, enhetschef på Energimyndighetens miljöanalys.

Paul Westin, Energimyndigheten: Fru ordförande! Då ska jag få prata om det som jag kanske brinner lite mer för.

Eftersom Energimyndighetens frågor kanske oftare hanteras i näringsutskottet eller miljö-utskottet tänkte jag bara ge några bilder av myndigheten.

Det var roligt att läsa i budgetpropositionen att regeringen nu ser att vi är en central aktör när det gäller omställning av transportsektorn och tilldelar oss lite ytterligare medel för det arbetet.

Vi har ett ganska brett och skiftande ansvar inom transporter, från att vara en av Sveriges största forskningsfinansiärer – där en mycket stor andel går till just transportområdet – till att samordna uppdrag om laddinfrastruktur och stötta klimatklivet. Vi arbetar mycket lokalt med regioner och kommuner och hållbar stadsutveckling, mycket med fokus på energieffektivisering.

Vi är en tillsynsmyndighet. Min roll är också att vara enhetschef för det som handlar om hållbarhetskrav på biodrivmedel. Vi har energimärkning. Vi deltar också i civilförsvaret och den typen av frågor, statistikansvar, klimatfrågan och miljömålsarbete.

Vi förväntar oss också att få ett nytt uppdrag i regleringsbrevet om just samordning av omställning i transportsektorn. Det är lite oklart hur det kommer att se ut.

Så till det internationella perspektivet. Jag tänkte börja med att ge lite storheter. Staplarna på bilden visar den globala energianvändningen totalt sett. Transportsektorn är det gröna längst ned. Den globala energianvändningen ökar och förväntas öka också framöver. Transportsektorns andel ökar, även totalt och i absoluta tal – sedan 1990 med ungefär 40 procent.

Sveriges slutliga energianvändning har stagnerat. Transportsektorns andel har dock ökat något de senaste åren. Sverige har 50 procent förnybar energi om man räknar utifrån användningsperspektivet, men som ordföranden nämnde är transportsektorn fortfarande fossilberoende.

Den här bilden visar biodrivmedel längst ned till höger. Det är 0,8 procent av världens energianvändning. 78 procent är fossil energi, och 20 procent är förnybar energi.

Av den förnybara energin är det bara hälften som är så att säga marknadsenergi. Ungefär hälften är traditionell biomassa, som hämtas för till exempel traditionell matlagning.

Ofta blandar man ihop el och energi. Sett till totaler är vind- och solenergi och geotermi endast 1,3 procent av världens totala energianvändning. Dock sker en kraftig ökning inom elproduktionen.

Den här bilden är ganska talande, tycker jag. De 0,8 procenten ser ut ungefär så här: Det är 130 miljoner kubikmeter biodrivmedel. Det är ungefär 3–4 procent av transportsektorns användning globalt.

Etanol är det största bränslet. Biodiesel kommer därefter. Det som heter HVO, vätebehandlade vegetabiliska oljor, har växt de senaste åren. Inte minst har Neste Oil i Finland och Preem i Sverige en produktion av just HVO. Men det är ett litet bränsle totalt sett.

Håkan beskrev också den svenska transportsektorns energianvändning. Den här bilden visar alla bränslen. Det inringade ska redovisa de förnybara delarna, som har ökat. Vi ser en stagnerande till minskande total användning. De senaste åren har vi förstås också sett en övergång från bensin till diesel och att förnybara drivmedel ökar.

Den här bilden visar ökningen i Sverige när det gäller de förnybara drivmedlen. Etanol har stagnerat och minskat. Det är en följd av att bensinanvändningen minskar och att vi har nått taket för låginblandning så som det är ekonomiskt begränsat just nu. FAME/RME, alltså fatty acid methyl ester eller rapsmetylester, har ökat något – kanske lite mer än det ser ut på bilden. Det som har ökat mest de senaste åren är som sagt HVO.

För att ta några sammanfattande storleksordningar har jag räknat ut att det på global basis är uppskattningsvis 3 ½ miljard kubikmeter drivmedel, varav 130 miljoner är biodrivmedel. Etanol dominerar.

I Sverige har vi lite mer än 9 miljoner kubikmeter, varav 1 miljon kubikmeter är biodrivmedel. Det är biodiesel som dominerar för tillfället – ca 12 procent energi per energi. Håkan redovisade en nyare siffra på ca 13 procent.

För hela transportsektorn är det mer än 18 procent förnybar energi när man räknar som förnybartdirektivet säger att man får göra. Där ligger vi nu efter Finland, uppenbarligen. Aj aj aj! Då får man inkludera förnybar el till järnväg, och man får också dubbelräkna restprodukter och avfall som går till biodrivmedel. Elanvändning i Sverige i fordonstrafik är fortfarande försumbar, men till spårväg är den ca 3 terawattimmar.

Så här ser produktionen av biodiesel ut i olika regioner i världen. Jag valde biodiesel eftersom den dominerar i Sverige. EU är den största producenten. USA, Argentina, Brasilien och Indonesien är värda att redovisa, och så har vi övriga världen. Bilden visar 2011–2014.

Användningen ser i princip ut så här. Vi i EU använder ungefär lika mycket som vi producerar. I USA använder de mer än de producerar. Exportörsländer skulle kunna vara Indonesien. Övriga världen använder också mer än vad som produceras där. ”Övriga världen” kan vara Kina, Indien och andra länder. Det är alltså ganska lokala marknader.

Den här bilden visar en prognos. Som Mattias nämnde tidigare ska man vara försiktig med prognoser, men etanolproduktionen är de höga blå staplarna. De lite mindre höga röda staplarna är produktionen av biodiesel, och de minsta staplarna är handel med prognosticerad export av biodrivmedel på global basis.

USA:s Department of Agricultures Foreign Agricultural Service har sagt att ”the EU has effectively separated itself from the international market”. Det handlar om antidumpnings-tullar gentemot bland annat Indonesien och Argentina.

Så till de biodrivmedel vi använder i Sverige. Den här bilden kommer från den hållbarhets-rapportering som Energimyndigheten tar in. Alla som levererar biodrivmedel till marknaden måste uppfylla ett antal hållbarhetskriterier för att kunna åtnjuta statligt stöd. Då tar vi in en del uppgifter.

Klimatprestanda för olika drivmedel i Sverige ser ut så här. HVO ligger högst. Biogas kommer därefter, därefter etanol och sedan traditionell biodiesel – RME.

Det man kan se är att HVO har minskat något sedan vi fick in annat än talloljebaserat. Etanolen har minskat ganska rejält i prestanda senaste året. Det har att göra med styrmedels-effekter. Tyskland innehar ett styrmedel som premierar hög klimatprestanda, så då skeppas svensk etanol dit medan vi får in etanol som kanske har lite lägre klimatprestanda. Det är i alla fall *en* effekt.

FAME:s ökning handlar mer om att man beräknar faktiska värden i stället för att använda direktivets standardvärden.

Användningen av biodrivmedel har en inte obetydlig effekt på klimatet på utsläppsnivå. Vi bedömer att vi undviker 2,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter genom den inblandning vi har. Det kan ställas i relation till transportsektorns utsläpp, som Naturvårdsverket presenterar, som är 18 miljoner ton.

Det finns skillnader mellan olika råvaror. För etanol, hur ser prestandan ut från olika grödor? Sockerrör ligger ganska bra till, som den här bilden visar. Brunlut är en restprodukt från massaindustrin. När jag lägger på staplarna ser ni volymerna. Brunlut används inte i någon större utsträckning, utan det är spannmålsdominerad etanol.

Motsvarande för HVO är slakteriavfall, råtallolja och vegetabiliska eller animaliska avfallsoljor i den ordningen när det gäller volymerna. Det senaste året har det kommit in mer palmolja. Det är då certifierad palmolja som är godkänd enligt EU:s förnybartdirektiv.

Apropå ursprungsländer är etanolen i princip helt europeisk. Brasilien, USA och Argentina har försvunnit. Det har inte med hållbarhetskraven att göra, utan det har med tullarna att göra.

När det gäller HVO kommer det in lite grann utanför Europa från Indonesien och Malaysia, men det är som sagt certifierad HVO eller certifierade råvaror.

Ett av skälen till hållbarhetskriterierna var att vi inte skulle bidra till avskogning eller skövling av regnskog eller utmana biologisk mångfald. Jag kan konstatera att ett av Indonesiens svar på tullarna var att styra om mer av biodieseln till sin inhemska sektor och att sätta upp starkare mål. Man tänker blanda in 30 procent till 2025. Om man når det målet kommer det att överstiga hela EU:s användning i dag och, om jag kommer ihåg rätt, ungefär 5 miljoner hektar jordbruksmark.

Elfordon blev jag ombedd att säga någonting om. Vi på Energimyndigheten tror att de kommer att bli allt viktigare och att el kommer att kombineras i hybridfordon med flytande och gasformiga bränslen. Etanol, DME – dimetyleter – och biometan från avancerade framställningstekniker är det som vi ser som kombinationer i första hand. Man kan se att energieffektivitetskrav om man fortsätter med dem kommer att kräva elektrifiering av drivlinan i fordonen.

Vi ser också att etanolindustrin är stor och dominerar biodrivmedelsmarknaden. Det är lättare, tror vi, att få fram avancerade drivmedel i form av etanol.

Råvaror till HVO, även om det är stort i Sverige i dag, är mer begränsade. Det handlar om vegetabiliska eller animaliska oljor, och det är mer begränsat än vad man kan göra med förgasningsteknik eller annat.

Jag vill peka på utvecklingen i tillväxtekonomier i Asien. Det är där den stora tillväxten sker. Det är ett wild card. Man kan se det som Mattias visade med solceller, vind och sådant. Man kan tänka sig att motsvarande kan hända i Kina med batteriteknik. Då kan vi kanske få genombrott.

För elbilar är det också viktigt att ha ett systemperspektiv. Norge nämns som ett föregångsland. Det är det på många sätt. Men det gäller att tänka till lite i fråga om hur man räknar.

Norge har 98 procent förnybar elproduktion. Det är den nedre blå cirkeln på den här bilden. Endast 15 procent av det förnybara värdet stannar i Norge vid försäljning av el. Resten av det förnybara värdet säljs utomlands i form av ursprungsgarantier, exempelvis till en elcyklist i Amsterdam.

Den som inte väljer att kontraktera förnybar el i Norge gör alltså ingen jättebra klimatinvestering i sin elbil, för då är det 37 procent kärnkraft, 54 procent värmekraft och fossilt och endast 9 procent förnybar el. Det gäller alltså att hålla tungan rätt i mun – förnybar *kontrakterad* el är viktigt när man pratar om elfordon.

Jag tänkte avsluta med några budskap om hållbarhetsfrågor som jag tycker är viktiga.

Jag tycker att man kan se att biobränslemarknaderna trots allt domineras av demokratier. Det är trevligt att få säga det här i riksdagen. Motsatsen gäller för utvinningen av fossila bränslen – kol kanske undantaget.

Jag visade att biodrivmedel fortfarande är mindre än 1 procent av den globala energianvändningen. Det har varit mycket skrik för lite ull om hållbarheten i EU, tycker jag. Det ställs ju inga hållbarhetskrav på fossila bränslen.

När det gäller mycket av eltillväxten i Indien och Indonesien, som jag nämnde och känner till ganska väl, är det tyvärr fortfarande kol som gäller.

Det finns ett växthusgasminskningskrav på drivmedelsleverantörer i FQD, bränslekvalitetsdirektivet. Det har urvattnats och varit väldigt svårt att få igenom en tillämpning av. Samtidigt har ILUC-direktivet, indirect land use change-direktivet, gått fram i förnybartdirektivet och EU:s statsstödsregler skärpts, så man har ställt mycket hårdare krav på biobränslena samtidigt som man har slappat av kraven på de fossila bränslena.

Konkurrens om mark, mat och vattenresurser och hot mot biologisk mångfald är reella hot. Det finns konkurrens om mark. Det gäller att göra saker rätt. Restprodukter och avfall från jordbrukssektorn finns dock. Det går att utnyttja mycket bättre. Fossila bränslen hotar allt detta mycket mer via de klimatförändringar som kommer att vara effekten av fortsatt användning av fossila bränslen. Som sagt utgör de fortfarande nästan 80 procent. Som man säger i Paris i dagarna: There is no planet B.

Ordföranden: Nu är det dags att höra skogsindustrin, som företräds av två representanter: Karolina Boholm, transportdirektör, och Linda Eriksson, rådgivare skogliga frågor.

Karolina Boholm, Skogsindustrierna: Vi ska tala om Skogsindustrierna som råvaruleverantör. Skogsindustrierna är branschorganisation för massa- och pappersindustrin men även för sågverken och biobränsleföretag, som ofta har nära anknytning. Skogsnäringen sysselsätter ungefär 70 000 personer och exporterade för 124 miljarder kronor 2014.

Vår nya vision är att vi driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomi är när vi ersätter allt fossilt med olika typer av förnybara produkter inom alla samhällssektorer och alla typer av produkter, ett samhälle helt utan fossila bränslen.

Skogsråvaran kan vara grunden för många olika typer av produkter som ett samhälle behöver. Förutom de traditionella som ni känner till kan man göra kläder, kemikalier, plast och kolfiber.

Jag har tagit med mig det här fina exemplet: en cykelhjälm där allt, även skummet inuti, är gjort av skogsråvara. En hållbar cykelsektor!

Ibland utmålas skogsindustrin som en krisbransch eftersom papperstidningsläsandet går ned. Men man ska komma ihåg att tidningspapper och kopieringspapper bara är ungefär 13 procent av det vi producerar varje år – ungefär 25 miljoner ton.

Branschen har aviserat 18 miljarder i investeringar de kommande åren. De största enskilda investeringarna är Södras fabrik i Värö och SCA:s fabrik Östrand i Timrå.

När man gör de här miljardinvesteringarna betyder det ökad produktion. Det betyder också mer biprodukter. Biprodukter är till exempel att göra just förnybara drivmedel eller andra smarta lösningar av restprodukterna.

Linda Eriksson, Skogsindustrierna: Vi ska ut i skogen också. Det passar ju bra när man är i en sådan här ståtlig sal.

Det här diagrammet visar tillväxt och avverkning. Nu ska vi alltså tänka träd.

Vi har en historia i Sverige de senaste drygt hundra åren av att öka tillväxten i skogen och bygga virkesförråd. Tillväxten per år är ungefär 120 miljoner skogskubikmeter, och vi avverkar någonstans mellan 85 och 90.

Men den här mellanskillnaden är inte en potential för ett ökat uttag – åtminstone inte hela mellanskillnaden, vilket man ibland hör. Skogsstyrelsens senaste konsekvensanalyser, som presenterades i november, visar på en uthållig avverkningsnivå på någonstans i storleksordningen 95–100 miljoner skogskubikmeter. Det är det grå strecket längst till höger på den här bilden. Det finns alltså en liten potential att öka uttaget från den svenska skogen i storleksordningen 5–10 procent per år.

Sådana här beräkningar görs med jämna mellanrum och har alltid visat på en ökad möjlighet att ta ut mer från skogen, just för att vi har sett en historia av ökad tillväxt i den svenska skogen.

Varför kan man då inte ta ut hela det här mellanrummet? Jo, det handlar delvis om hur åldersstrukturen ser ut i skogen – att det inte finns lämpliga träd att avverka. Men den absolut viktigaste delen är den naturhänsyn som vi tar i skogsbruket. Skogen är förvisso en viktig råvarukälla, men den är också en källa till rekreation – skogspromenader, bärplockning – och en livsmiljö för många växter och djur.

Därför tar vi hänsyn i många olika steg. Det handlar på toppen om de riktiga pärlorna i våra naturreservat och nationalparker. Under det ligger de frivilliga avsättningarna som skogs-bruket gör. Men den stora kakan i botten är den generella hänsyn som tas vid alla avverkningar. Det handlar om kantzoner, trädgrupper och enskilda träd ute i skogen.

Skillnaden mellan tillväxt och avverkning som ni ser i diagrammet behövs för den här naturhänsynen i olika skalor, och den ska vi inte avverka. Det är också det som gör att man inte kan se hela mellanskillnaden som en potential.

Det man kan göra är att göra kakan större. Den möjligheten har vi. Vi kan öka tillväxten. Vi kan fortsätta traditionen att öka tillväxten som vi har haft de senaste hundra åren. Det kan vi

göra även framöver. Mycket av det går att göra inom det regelverk och med den kunskap som finns i dag.

Många beräkningar och bedömningar talar om att det är möjligt att öka tillgången med 20–50 procent under de kommande åren med dagens kunskap. Då handlar det om skogsvård: bättre föryngringar, förädlat plantmaterial och gödsling. Men viljan att göra de här investeringarna i skogsvård beror ju mycket på vilken betalningsförmåga som finns.

Betalningsförmågan är viktig. Det är inte lönsamt att plocka ut ett träd för att göra biodrivmedel, lika lite som det är lönsamt att plocka ut ett träd för att göra blöjor eller tidnings-papper.

Lönsamheten ligger i resurseffektiviteten. De kvistfria stammarna i botten går till sågverket och blir fina plankor och brädor. De lite kvistigare och smalare stammarna längre upp går till massaved, som har ett lägre värde. Bioenergi i form av grenar, toppar, bark och spån har ett förhållandevis lågt värde. Men hela trädet tas till vara, vilket är väldigt viktigt.

Det finns vissa ytterligare potentialer i skogen att plocka ut i form av grot och stubbar, framför allt i norra Sverige. Siffrorna i det här diagrammet kommer från samma konsekvens-analys från Skogsstyrelsen. Men frågan är också vad vi är villiga att betala för att plocka ut av de här volymerna.

Skogsråvaran är såklart väldigt beroende av vilken betalningsvilja som finns men också väldigt känslig för transportkostnader. Den finns långt ute i skogen och är väldigt skrymmande, och det finns nästan aldrig en chans till en returfrakt när det gäller skogs-produkter. Därför behöver vi effektiva fordon och en fungerande järnväg. Det finns såklart risk att en skatt på avstånd innebär att mer skogsråvara stannar i skogen.

Karolina Boholm, Skogsindustrierna: Det här är ett diagram över de olika energiflödena inom skogsindustrin. Man kan säga att allt som skogsindustrin gör är bioenergi. Men det är främst inom massaindustrins processer som man kan skapa bioraffinaderier. Det går att göra biodrivmedel kopplat till ett massabruk. Gör man det innebär det hög effektivitet, det vill säga bra lönsamhet. Ökad massaproduktion innebär alltså mer biprodukter och mer biodrivmedel.

Termodynamikens lagar är ganska tydliga: Man kan inte skapa energi från ingenting. Om man tar energi och gör biodrivmedel måste man ersätta den energin med någonting annat, för de här energiströmmarna används redan i dag. Det kan man göra med lågvärdig energi, det vill säga grot och stubbar, som kanske är svårare att förädla. Men man behöver fortfarande ta ut det från skogen för att ersätta energin.

Skogsindustrin är den naturliga vidareförädlaren av skogsråvaran och har goda möjligheter att göra biodrivmedel på många olika sätt. Flera av våra medlemmar gör det redan i dag i form av de skogsbränslen som finns.

Biodrivmedel är i dag *en* gren på trädet av produkter som vi gör. Genom att hela tiden använda vedråvaran där den genererar störst värde, använda fibern så många gånger som möjligt i ett återvinningssystem och sedan återvinna den som bioenergi kan man maximera värdeskapandet. De produkter vi gör i dag – trä, papper och kartong – ersätter ju redan i dag icke förnybara material som plast, cement, stål och glas.

För att summera: Vi kan få mer biobränslen från skogen. Då gäller det att göra olika former av åtgärder för att höja tillväxten, vilket Linda var inne på. Men vi behöver också konkurrenskraftiga sågverk, för det är det som driver avverkningen.

Vi behöver en konkurrenskraftig massa- och pappersindustri, för det är det som gör det möjligt att skapa biprodukter inom industrisystemen som redan finns.

Vi behöver effektiva transporter för alla transportslag och utan en avståndsbeskattning, för det påverkar. Det handlar om avstånd och relativt mycket transporter för att ta ut skogsråvaran härifrån, så det påverkar tillgången. Statsstödsreglerna skiljer i dag på fossil och förnybar koldioxid och missgynnar helt enkelt förnybara alternativ, vilket vi också märker av. Minskad byråkrati är även det en viktig faktor, där hållbarhetskriterierna på olika sätt begränsar uttaget av biobränsle från skogen.

Det finns naturligtvis otroligt mycket att säga om det här ämnet, och det är svårt att beröra alla delar på de tio minuter som vi har till vårt förfogande. Här är därför en bild med kontaktuppgifter till både mig och Linda Eriksson. Egentligen är det dock vår kollega Helena Sjögren som tyvärr inte kunde vara här i dag som jobbar specifikt med biobränsle och biodrivmedel. Hon kan därför svara på alla detaljfrågor om potentialer och liknande.

Tack för oss!

Ordföranden: Tack så mycket till representanterna från skogsindustrin, Karolina Boholm och Linda Eriksson! Nu är det kaffepaus i 20 minuter, och jag ber er vara bänkade här kl. 10.20.

Ordföranden: Då är det dags för nästa avdelning i detta seminarium om en fossilbränsleoberoende transportsektor. I trafikutskottet har vi resonerat som så att om det här begreppet först gällde fordon och sedan i själva den statliga utredningen vidgades till vägtransportsektorn så vill vi ta ett ännu större grepp.

I vårt beredningsområde ingår därför även sjöfart och flyg, och vårt seminarium handlar alltså om en transportsektor där även sjöfarten är viktig att avhandla. Därför har vi bjudit in Svensk Sjöfart som här representeras av Carl Carlsson. Varsågod – ordet är ditt!

Carl Carlsson, Svensk Sjöfart: Först och främst givetvis ett stort, stort tack för att vi får komma hit och tala!

Vägen till en fossilfri sjöfart tror vi går genom de här två sakerna: Det första är kloka investeringar i ökade forsknings-, innovations- och demonstrationsmedel till sjöfarten. Det andra handlar om att utveckla de finansiella mekanismerna så att vi kan få fart på en bredare omställning av sjöfarten. Det är dessa två nycklar som vi tycker att man ska fokusera på i första hand.

Strukturen i Svensk Sjöfarts forsknings- och innovationsarbete och klimat- och miljöarbete ser ut som följer [bild]. Vi har anammat EU:s vision om en sjöfart utan negativ påverkan i luft och vatten. Vi har utvecklat detta till en utmaning. Vi har satt upp mål, en strategi och en forskningsstrategi, och för någon månad sedan lanserade vi också en klimatfärdplan. Sedan många år tillbaka jobbar vi också konkret i dessa olika frågor primärt utifrån tre plattformar: Zero Vision Tool, Sweship Energy och Lighthouse som vi har haft i många år. En stor fråga för

oss är givetvis finansieringen för att kunna driva det här och medverka i både miljö- och klimatarbetet.

Denna bild illustrerar den utmaning som vi står inför, och det som vi tyckte var spännande och intressant när vi satte oss in i de här papperen för några år sedan. Vi tycker att detta överensstämmer väldigt mycket med hur det ser ut för andra, det vill säga för AB Sverige och för våra kunder, landbaserad industri och så vidare samt Östersjöområdet och givetvis även för Europa.

Det handlar om ökad tillväxt och välfärd och om ökad konkurrenskraft för oss, våra kunder och för hela Sverige och Östersjöregionen, samtidigt som vi ska klara av utmaningen att reducera negativ påverkan på hälsa, klimat, miljö och givetvis också olyckor och incidenter. Det handlar också om balansen däremellan, det vill säga att gasa på och öka transporterna och, återigen, supportera välfärd och tillväxt, samtidigt som vi drar ned den negativa påverkan.

Den ekvationen, den balansen, är vad det här handlar om, och det är att hitta vägen fram som är den egentliga utmaningen.

För någon månad sedan lanserade Föreningen Svensk Sjöfart vår klimatfärdplan, och orsaken till att vi tog detta initiativ hänger väldigt mycket ihop med att vi saknade sjöfarten i FFF-utredningen. Även om vi omfattas av IMO:s arbete när det gäller klimatdelen har vi även en stor påverkan på och medverkan i de nationella och de europeiska klimatmålen. Vi kan i betydligt större utsträckning, anser vi, avlasta övriga trafikslag, och vi kan göra väldigt mycket. Om sjöfarten går över på alternativa bränslen är vi en lågt hängande frukt i både miljö- och klimatarbetet.

Därför tog vi fram den här klimatfärdplanen, och i den säger vi ungefär som illustreras i grafen här att till 2030 kan vi med känd teknik göra stora reduktioner. Sedan behöver vi akademins och institutionernas hjälp för att från 2030 till 2050 ta de här stegen och gå över tydligare på biobränslen och så vidare.

Vi jobbar alltså utefter plattformar: Lighthouse har vi satsat på i snart tio år för forskning inom sjöfarten. Demonstrations- och industriprojekt kör vi inom Zero Vision Tool, och ökad energieffektivisering ombord på våra fartyg gör vi på nätverket Sweship Energy som vi jobbar mycket med.

Vi har nu jobbat konkret ett antal år med att både hantera utmaningen med svavelreglerna som infördes för sjöfarten i norra Europa den 1 januari 2015 och för att ta oss an nollvisionen. Detta har vi gjort i ett antal olika pilotprojekt inom ramen för Zero Vision Tool. Slutsatsen från allt detta arbete pekar väldigt mycket på att industrin klarar av olika lösningar i ett tekniskt perspektiv. Vi ser fartyg i dag som går på batteri, vi ser de som går på LNG, alltså naturgas, vi ser fartyg på metanol och vi ser andra typer av tekniska lösningar.

Det som nu är nyckeln för en bredare implementation av alternativa bränslen är att vi tillsammans utvecklar stödjande finansiella mekanismer – det är där det sitter.

För att lyckas med det måste vi förklara problematiken och hur vi uppfattar utmaningen. Så här ser utmaningen ut för oss: Det kostar 100 procent att bygga ett fartyg. Problemet är att om vi ska investera i alternativa bränslen så kostar samma fartyg i trakterna 110–130 procent. Dock har bägge fartygen samma kapacitet och lastförmåga liksom samma intjäningsförmåga, så det

är en utmaning för oss att förklara och motivera för omvärlden och framför allt den finansiella sektorn varför vi ska investera i ett 110-procentsfartyg i stället.

För att lyckas övertyga dem och andra om förträffligheten i detta har vi skapat en universitetsgrupp som hjälper oss att mäta samhällsnyttan i det vi nu gör utifrån perspektiven hälsa, miljö, överflyttning av gods, oönskad överflyttning av gods, arbetstillfällen, risk och säkerhet.

De preliminära siffrorna som universitetsgruppen nu levererar visar att det här är en bra affär för samhället. I snitt kanske ett nybyggt fartyg som går på LNG genererar en samhällsekonomisk "vinst" på ungefär 1 miljon euro per år i trafik i Östersjön. På motsvarande sätt finns det också en samhällsekonomisk vinst eller nytta när vi konverterar våra fartyg från dagens befintliga oljedrift till exempelvis LNG. Motsvarande går givetvis att visa för batteridrift, metanol och andra typer av lösningar.

Jag sammanfattar en statusrapport från sjöfarten. Det finns många bra och fungerande plattformar. Man har kommit mycket långt tekniskt i olika piloter. Om vi ska ligga steget före och stötta, motivera och hjälpa industrin att klara av att bygga om detta samtidigt som vi bibehåller konkurrenskraften för kunder, Sverige och oss själva är det de finansiella mekanismerna som vi behöver utveckla ordentligt.

Finansiella mekanismer kan man grovt dela in i två delar. Den första gäller investeringsfasen, och det handlar bland annat om bidrag. Vi har sett att Finland har gett bidrag till olika fartyg. På motsvarande sätt har vi gjort i Sverige genom TEN-T-programmet. Vi har också erhållit mycket bidrag från norska NO_x-fonden som har hjälpt oss med många investeringar.

Nästa steg tror vi, som sagt, är riskavtäckning. Det innebär att vi får hjälp för gröna investeringar vid riskavtäckning för de investeringar som går utöver regelverk.

Det som är viktigt att komma ihåg och en lärdom från det som vi gör i dag är att det inte räcker med bara bidrag. Vi har i dag fartyg i Östersjön och i trafik i Sverige som har fått stora bidrag från olika ställen. Men man använder inte dessa installationer på grund av den hårda konkurrens som råder på marknaden. Utöver detta med stöd för att jobba med investerings-fasen måste vi också jobba med driftsfasen, det vill säga olika typer av index och modeller för att verkligen utnyttja sjöfarten som ett komplement till de andra trafikslagen.

Industrin, här inberäknat både hamnarna och rederierna, har tagit ett stort ansvar när det gäller att ta ett steg i detta genom att ge rabatter på hamnavgifterna för nästa generations fartyg. Det är alltså ett stort ansvar och ledarskap som de hamnar som är med i detta arbete visar.

En kan inte göra allting, utan nyckeln när det gäller de finansiella mekanismerna är att alla driver åt ungefär samma håll samtidigt. Det innebär att om myndigheter och alla olika parter – Sjöfartsverket med sina farledsavgifter, hamnarna med sina hamnavgifter, lastägarna med sina olika index, finansiella institut när de gör sina belåningar till gröna investeringar, givetvis rederierna och mäklarna – baserar sina olika finansiella styrmedel utifrån samma beräkningsgrunder och samhällsnyttan tror vi att vi gemensamt kommer att kunna få en styrande effekt.

Avslutningsvis: Vi noterar givetvis med stor tacksamhet de ökade medel som sjöfarten har fått – Trafikverket och Sjöfartsverket. I princip hade vi noll kronor i FoU-medel för ett antal år sedan. I år är vi uppe i 50 miljoner. Vi hoppas att vi kanske kan komma upp i 100 miljoner

nästa år. Vi tycker att vi är en lågt hängande frukt för att ta till vara forskningsmedlen och generera en stor utväxling av dem. År 2030 och 2050 hoppas vi att vi får ännu mer forskningsmedel, att svensk sjöfartsforskning är världsledande och att vi minst dubblerar dessa pengar internationellt.

Ordföranden: Vi tackar Carl Carlsson för detta. Nu är det dags för flyget och Anna Wilson, som är generalsekreterare i branschorganisationen Svenskt Flyg, som ska få tillfälle att ge sin presentation om vägen mot fossilbränsleoberoende.

Anna Wilson, Svenskt Flyg: Jag kommer från Föreningen Svenskt Flyg. Vi är jätteglada över att vi från luftfarten också får komma hit. Som ni kanske har märkt tidigare har luftfart eller flyg inte nämnts särskilt mycket i inledningen. Men vi är mycket glada över att höra att man i Finland har med luftfarten när man talar om mål för införande av biobränslen. Det är någonting som vi hoppas att vi även ska ha i Sverige framöver.

Flyg är kollektivtrafik för långa resor. Det är kanske självklart för de flesta. Men i stora delar av landet är det helt omöjligt att ta sig till och från olika platser om det inte finns en flygplats. Över 100 000 människor startar och landar på en svensk flygplats varje dag. Dessa människor spenderar ungefär 215 miljoner kronor varje dag ut i de lokala ekonomierna runt om i Sverige.

Vi har siffror som visar att om tillväxten fortsätter inom flyget kommer vi att möjliggöra för över 40 000 nya jobb om 15 år – år 2030. Men det som skiljer flyg och sjöfart från annan kollektivtrafik är i grund och botten finansieringen. Flyget finansieras via flygbiljetten – underhåll, utbyggnad och verksamhet. När det gäller mycket annan kollektivtrafik och vägtrafik finansieras underhåll och utbyggnad via skatten via anslag. Flyget finansieras via avgifter. Det måste man ha i åtanke när man diskuterar nya skatter och införande av olika typer av regler för de olika trafikslagen.

Självklart ska alla transporter bära sina kostnader. Det tycker även vi. Vi betalar för våra miljökostnader via EU ETS, som är ett utsläppshandelssystem i Europa. Där täcker vi 90 procent av alla flygresor som görs från Sverige. De resterande 10 procenten ska vi hantera på global nivå, genom ICAO. Jag återkommer till det snart.

Självklart är hela klimatutmaningen en jätteviktig fråga även för oss inom flyget. Vi har en färdplan som ska ta oss mot tvågradersmålet. Hela den globala flygindustrin – flygbolag, flygplatser och flygtrafikledning – har enats om en färdplan för att ta oss dit.

När vi talar om fossilfritt och fossiloberoende talar vi om inrikesflyget, för det är faktiskt där som vi i första hand kan påverka.

Inrikesflyget står för 0,9 procent av de svenska utsläppen. Hur mycket är det? Det är lika mycket som vi släpper ut på grund av att vi kör för fort på våra vägar och har felaktigt däcktryck. Det är till och med lite mer än inrikesflygets utsläpp. Det är också viktigt att ha i åtanke när vi talar om vägen framåt.

Vi har tre globala mål. Det första är att vi ska bli 1,5 procent bränsleeffektivare varje år. Förra året var vi över 2 procent bränsleeffektivare på global nivå. Det andra är att trafiktillväxten ska vara koldioxidneutral 2020. Det ska vi lösa genom styrmedel, ny teknik och biobränslen, men vi behöver ett utsläppssystem på global nivå där vi kan betala för de utsläpp som vi själva inte

kan ta hand om i nuläget. Det tredje är att vi från 2050 ska halvera våra utsläpp jämfört med 2005.

Vi har också fyra fokusområden som framgår av bilden. Om vi fokuserar på dessa områden kommer det att ge absolut störst effekt och gå snabbast. Jag ska kortfattat nämna vad vi gör under dessa områden.

Det handlar mycket om ny teknologi, smarta lösningar när det gäller hur vi flyger och en effektiv infrastruktur. Varje år investeras det 15 miljarder dollar i forskning och utveckling inom flyg. Det mest effektiva är självklart att byta ett gammalt flygplan mot ett nytt flygplan. Då kan vi vinna uppemot 30 procents bränsleeffektivitet. Med detta nya flygplan ska vi sedan köra den mest optimala och smartaste flygvägen och använda svensk teknik, till exempel LFV:s gröna inflygningar och landningar.

Vi räknar gate till gate. Om vi 2050 har uppnått all den teknikförbättring som vi har planerat för kommer flygplansflottan jämfört med i dag att vara 60 procent mer effektiv. Men det förutsätter att vi har lyckats med det som ligger på bordet i dag.

Man kan också jobba med den befintliga flygplansflottan. Man kan till exempel sätta på winglets och minska utsläppen med ett par procent. Man kan byta säten till lättare säten. Då får vi in mer folk i planen, och det blir en optimering. Bara genom att byta de kabinvagnar som man har i flygplanen till kabinvagnar i ett lättare material och använda ipadar i stället för tunga färdskrivare spar ett flygbolag hundratusentals ton koldioxidutsläpp varje år. Det sker alltså väldigt mycket på detta område.

Vi ser det också som mycket viktigt att man knyter samman flyget med kollektivtrafiken. När man planerar en höghastighetsbana ska tåget stanna vid en flygplats. Det ökar reseunderlaget för flygplatsen som kan locka till sig bättre flyglinjer, och det ökar attraktiviteten för dem som bor längs rälsen som får tillgång till en större marknad.

För att vi ska kunna bli fossiloberoende, eller fossilfria beroende på hur man benämner detta, behöver vi tanka någonting annat. Det som vi stoppar in i tanken är nämligen det som kommer ut i luften. Tekniken kan ta oss långt, och tekniken är oerhört viktig för att minska det som vi tankar oavsett om det är biobränsle eller fossilt bränsle som vi i dag kör på.

De moderna flygplanen är certifierade för att man ska kunna flyga med upp till 50 procent inblandat bränsle. Man skulle därför kunna säga att halva flygplansflottan redan är fossil-oberoende. Problemet är att det inte finns något biobränsle för oss att köpa. Vi är inte heller med i de färdplaner som vi har sett tidigare, där man vill avsätta bränsle till flyg. Det är vår ambition att vi ska ha ett fossiloberoende, eller fossilfritt, inrikesflyg 2030. Med rätt stöd från er och från det offentliga skulle det kunna ske. Men vi kan inte göra detta ensamma.

Det som ni kan använda är signalpolitik och säga: Detta är ett område som vi tror på och som vi tycker är viktigt för att vi, precis som sjöfarten, ska kunna locka investeringar utifrån för att få igång storskalig produktion – helst i Sverige.

I stället får vi plakatpolitik – det är kanske ett tråkigt ord – som handlar om att vi ska minska flygresandet och investeringarna. Vi ska inte satsa på flyg i Sverige. Det gör inte att det blir lättare för oss att hitta investeringar. Det blir tvärtom. Det drar undan mattan för det som vi faktiskt gör helt själva utan särskilt mycket offentligt stöd.

30 procent av inrikesresandet är offentligt resande, det vill säga era tjänsteresor och era kollegors runt om i Sverige. Vi skulle vilja att ni går före och är med i ett initiativ som vi har skapat och som heter Att köpa en biobiljett. Det betyder att man köper en lite dyrare flygresa. De extra pengarna går in och täcker upp mellanskillnaden mellan det dyra biobränslet och det vanliga bränsle som vi kör på i dag. Med er hjälp och med hjälp av företag som tycker att detta är en bra idé skulle vi kunna väcka uppmärksamhet och få upp produktionen för att till slut få ned priset. Men det är lite valley of death just nu, och vi måste hjälpas åt för att ta oss ur den. Vi hoppas därför att ni vill stödja oss i detta.

Vi har experter här, bland andra vd:n för Fly Green Fund, Maria Fiskerud. Vi har Swedavia här, där vi ska kunna tanka. Vi har också Malmö Aviation här som ska tanka bränslet. Vi svarar jättegärna på frågor om detta sedan, eftersom detta är otroligt spännande.

Vi har talat lite grann om skog. Vi tycker att det är mycket viktigt att man satsar även på järnvägen. Vi måste få biobränslet till flygplatserna på ett hållbart sätt. Därför är det viktigt att vi satsar på alla trafikslag och inte ställer dem mot varandra. När det gäller det finländska initiativet talar man där om alla trafikslag. Här tycker vi att det ofta blir så att man ställer ett trafikslag mot ett annat – vi ska flytta över, och vi ska minska. Vi tycker att det är fel väg att gå.

Hur mycket behöver vi för att få ett helt fossilfritt inrikesflyg? Vi behöver ungefär 2,1 terawattimmar energiinnehåll av biobränsle. Jag tror att vägfarten använder ungefär 7 terawattimmar i dag. Med en mer bränsleeffektiv flygplansflotta minskar även detta. Om några år kanske vi behöver bara 1 terawattimme för att få ett helt fossilfritt inrikesflyg. Om Sverige skulle gå före i detta initiativ vore det någonting som andra länder kanske skulle tycka var så klokt att de tar efter.

En flygskatt minskar resandet, men den ser inte till att vi kan investera och göra resan mer hållbar.

Vi behöver alltså stöd och samverkan. Vi gör mycket själva. Men väldigt många av nycklarna sitter politiken och det offentliga på. Vi behöver ert stöd och ert fokus för att se till att vi får ett globalt utsläppssystem på plats 2016 när det ska förhandlas nästa år. Det är lika viktigt för flyget som klimatmötet i Paris är nu. Likaväl som vi behöver globala lösningar för hela klimatarbetet behöver vi globala lösningar även för flyget. Vi behöver inte ett lapptäcke av nationella och dåligt fungerande styrmedelssystem.

Vi behöver stöd när det gäller att satsa på forskning och innovation i ny teknik och nya material. Vi har fantastiska forskningsprogram via Vinnova som fungerar utmärkt och som ser till att svenska företag kan vara med i stora forskningsprojekt i EU. Det är nämligen i samverkan som vi löser de stora utmaningarna.

Vi ser alltså fram emot ett större engagemang och samarbete kring dessa frågor tillsammans med er. Om vi jobbar målinriktat och visionärt kan vi ha ett fossilfritt inrikesflyg 2030.

Därmed tackar jag för mig och lämnar över en bok till ordföranden. Inför klimatmötet i Paris har flygbranschen tagit fram de 100 allra mest spännande forskningsprojekten för att se till att flyget blir mer hållbart.

Ordföranden: Vi tackar Anna Wilson från Svenskt Flyg. Du sa ganska många gånger att ni vill komma in i diskussionen. Men ni är ju här eftersom ni är med i diskussionen. Trafikutskottet har valt att inkludera er och sjöfarten.

Nu är dags för nästa presentation. Det är Helene Samuelsson som ska hålla den. Hon är kommunikationschef på Preem och ordförande i Kneg, Klimatneutrala Godstransporter på Väg, som jag har följt sedan dess start. Men jag är inte säker på att riktigt alla är bekanta med begreppet. Jag hoppas därför att Helene Samuelsson från talarstolen utvecklar vad Kneg är. Det har tidigare varit mycket fokus på personbilar. Men vi hanterar alla transportslag i trafikutskottet, och då måste vi också hantera godstransporter.

Helene Samuelsson, Preem och Kneg: Jag tror att de flesta har hört talas om Kneg, men ni kanske inte vet vad vi gör i Kneg. Det som vi har sysslat med sedan slutet av 2006 och början av 2007 är samverkan och helhetssyn – ett trippel helix-samarbete, alltså ett samarbete mellan akademi, näringsliv och offentlig sektor. Det startades av Preem, Schenker, Volvo Lastvagnar, Trafikverket och Chalmers. En av anledningarna var att det var mycket debatt om vem som ska driva denna utveckling. Volvo stod där med sina lastbilar och sa: Vi har sju olika bilar. Var är drivmedlet? Preem stod med drivmedlet, och akademin jobbade på sitt håll. Men vi insåg att vi måste slå våra påsar ihop för att komma någonstans. Det handlade till en början väldigt mycket om kunskapsutbyte och om att lära oss att förstå hur man jobbar i andra branscher och sektorer.

Detta ledde till att vi satte upp gemensamma mål. Vi skulle arbeta för att godstransporterna på svenska vägar skulle minska sina klimatutsläpp med 50 procent till år 2020 med start år 2005. Det skulle vi göra gemensamt med effektivare transporter, effektivare fordon, utökad användning av förnybara drivmedel och produktion av förnybara drivmedel.

I dag består Kneg av alla dessa aktörer, och det är branschöverskridande. Vi har fordonsindustrin, vi har drivmedelsindustrin, vi har distributörer, men vi har också köpare av transporter med. Vi jobbar än mer för att få med köpare av transporter.

Det som vi gör där, förutom att vi har mål och kunskapsutbyte, är att vi sätter upp living labs och jobbar med olika projekt och samverkar med aktörer inom fordon, drivmedel, logistik och köpbeteende. Vi mäter och följer upp detta varje år och ser hur mycket vi har minskat utsläppen av växthusgaser i de transporter som har gjorts och drar lärdom av de projekt som vi har haft. Detta rapporterar vi årligen i någonting som heter Knegs resultatrapport. Vi rapporterar hur det går, men vi rapporterar också framför allt de lärdomar som vi har dragit i våra projekt.

Vi fortsätter att arbeta på detta sätt, och Knegs styrka växer hela tiden. Men det som är det absolut viktigaste är framför allt helhetssyn och samarbete. Där handlar det om att vi måste ha en helhetssyn då det gäller styrmedel.

Vi talade tidigare om infrastrukturdirektivet. Där ser vi att ett styrmedel kanske inte är nog. Tillgänglighet i sig hjälper inte. Utan fordon, utan köpare av fordon och utan köpare av drivmedel som fordonen var till för kommer detta inte att fungera. Ett infrastrukturdirektiv utan helhetssyn ända ned till köpbeteende är inte en bra väg att gå.

Som drivmedelsbolag har vi erfarenhet av det som kallas för pumplagstiftningen. Branschen har investerat totalt 1 miljard. Vi har 1 900 stationer ute i landet som säljer E85. Men i dag säljer vi i stort sett ingenting alls. Tillgänglighet utan styrmedel som styr mot köpbeteende hjälper alltså inte så mycket.

En annan sak som vi också har tittat på, och som samstämmer med det som Mattias Goldmann var inne på tidigare, är att backspeglar är mycket dåliga att se framåt i. Det kan därför vara mycket riskabelt att besluta vad som ska gälla i framtiden. Det ser vi både inom de projekt som vi har inom Kneg och när vi tittar ut lite bredare.

I FFF-utredningen som kom 2013 förutspådde man att biodiesel av HVO år 2030 skulle stå för ungefär 4 ½ terawattimme. Redan år 2015 står dessa drivmedel för 8 terawattimmar. Det kan därför vara mycket farligt att bestämma hur framtiden ska se ut.

Häromdagen träffade jag på Tesla som självklart jobbar för bättre el och elfordon på våra vägar. Det finns en lagstiftning som innebär att de måste använda ett specifikt batteri. Detta batteri är i dag redan gammalt. Det utvecklas nya batterier, och det finns därför nya möjlig-heter. Det kan alltså vara så att tydliga styrmedel på detaljnivå hämmar utveckling och innovation i stället för att driva den framåt. Styrmedel bör därför vara utformade för det som de ska ge effekt för, alltså för en bättre klimatnytta. På så sätt behöver de vara teknikneutrala.

Jag skulle vilja avsluta med en del från Preem som vi har lärt oss och som också är relaterat till skogsindustrierna, som talade här tidigare. Vi har investerat i biodrivmedel från rest-produkter från skogen i vår talloljediesel och äger tillsammans med Södra och Sveaskog en fabrik i Piteå som heter Sunpine. Där tillverkar vi sedan 2010 talldieselolja som vi sedan tillverkar HVO av i våra raffinaderier i Göteborg. Denna fabrik byggdes enkom för att tillverka biodrivmedel. I dag har dessa biodrivmedel, som är restprodukter från svensk pappersmassaindustri, fått sina egna restprodukter. I dag tillverkar man hatcher som man säljer på marknaden. Det har kommit in ett japanskt företag som investerar i svensk skog på detta sätt. Nästa del som vi tittar på när det gäller Sunpine är att tillverka steroler till läkemedelsindustrin.

Genom att investera i biodrivmedelsproduktion har vi alltså fått två nya affärsben, alltså hatcher och steroler.

Med tydliga styrmedel som styr mot den nytta som de ska göra – klimat och teknik – tror jag att marknaden kommer att utvecklas på ett sätt som vi här inne i dag inte ens kan se framför oss.

Ordföranden: Vi tackar Helene Samuelsson för detta. Nu har vi den sista presentationen. Det är Lars Mårtensson, ordförande i Dafi, som ska ge den. Du får förklara vad Dafi är.

Lars Mårtensson, Dafi: Jag tackar för att jag har fått komma hit. Dafi är en nyetablerad arbetsgrupp. Det står för Directive on alternative fuels infrastructure. Det är ett ämne som vi har varit inne på ett antal gånger under förmiddagen.

Anledningen till att denna arbetsgrupp bildades är att vi, ett antal aktörer, ser ett stort behov av att vi tar detta direktiv på allvar. Vi anser också att vi bör ta FFF-utredningen på största allvar och börja agera i enlighet med många av de förslag som finns i detta direktiv.

Det var glädjande att höra att man även i Finland har ett stort engagemang från branschen. Det som jag upplever i denna nyetablerade arbetsgrupp är att vi har engagerade företag från sjö-, väg- och gassektorn där vi nu gemensamt börjar titta på direktivet och framför allt vägen framåt.

Även om det, som många har sagt här i dag, är svårt att göra prognoser är ett av syftena med denna arbetsgrupp att titta framåt. Vilka volymer ser vi för gasanvändningen framöver? Hur ser potentialen ut för fordon och fartyg? Och inte minst: Om vi vill öka den positiva utveckling som sker, vilka styrmedel skulle vi behöva då?

Tanken är att vi från arbetsgruppen ska initiera en studie som ska ge dessa svar. Vi tror att denna information kommer att vara till stor nytta för alla här i dag och förhoppningsvis till stor nytta också för den svenska planen för direktivet.

Om vi ska komma vidare handlar det väldigt mycket om att övertyga marknaden. Det är ingen tvekan om att det finns en vilja från en mängd olika aktörer att göra detta, det vill säga att fokusera på förnybara bränslen och alternativa bränslen. Som Helene Samuelsson från Kneg var inne på handlar det om att titta på hela kedjan. Det räcker inte att bara ta en liten bit.

Det är samma sak när det gäller infrastrukturen. Den måste finnas på plats, men vi behöver fordonen, transportköpare, bränsle och en mängd olika saker. Vi tycker att även dessa åtgärder ska belysas i denna åtgärdsplan.

Om vi kan få denna helhet på plats tror jag att vi som marknad – jag anser att jag representerar marknaden lite grann här – känner oss övertygade om att detta är en långsiktig satsning som gör att vi som enskilda företag vågar agera och också satsa med full kraft långsiktigt.

Jag vill än en gång poängtera de olika delarna i värdekedjan och lyfta fram ett exempel från Sverige när det gäller lastbilar. Det finns en tydlig viljeinriktning från EU om att vi ska börja använda en ökad andel flytande gas även för tunga transporter med lastbilar. För att detta ska komma på plats behöver vi tankställen, fordon och inte minst åkerier som är beredda att investera i denna typ av fordon.

Där har vi ett exempel på ett demonstrationsprojekt som heter BiMe Trucks. Vi fick medel för att få ett antal fordon på marknaden i Sverige, och vi fick medel för investeringar i infrastruktur. I slutändan fick vi hela denna kedja att fungera på ett alldeles utmärkt sätt.

Det är just detta tänk som vi måste ha med oss, alltså att vi ser alla olika delar, för att bollen ska börja rulla.

Jag vill än en gång poängtera, i fråga om vikten när det gäller infrastrukturdirektivet och vikten när det gäller alternativa bränslen, att den fossila bit som vi använder i dag kommer att vara en ganska stor bit även i framtiden. Det är mycket tydligt i prognoserna, även om man kan hoppas att Mattias Goldmann har rätt i att dessa prognoser kanske inte är tillräckligt optimistiska, att vi kommer att ha en avsevärd del fossila bränslen. Men vi måste öka takten när det gäller satsningen på inte minst biogas. Det är viktigt. Därför hoppas jag att alla är väl medvetna om den biogasstrategi som presenterades i går. Där finns det en hel del goda initiativ när det gäller hur vi kan öka takten inom biogasdelen.

När vi talar om gas här är det självklart så att vi ska bygga vidare på det enorma kunnande som vi faktiskt har i Sverige när det gäller biogasproduktion och på det stora kunnande som vi faktiskt har när det gäller att använda biogas, inte minst som fordonsgas.

En sak man också kan ha med sig gällande infrastruktur är de synergier som finns. Vi ser tydligt att det i en framtida satsning på gasinfrastruktur i Sverige finns synergier mellan såväl väg och

sjö som industri. Detta är ett område vi tycker att man ska belysa ytterligare och se om vi kan dra nytta av det på lite olika sätt.

Vi ser erfarenheter från andra EU-länder som har varit framgångsrika när det gäller gasinfrastruktur. Holland har till exempel under ett inledande skede valt att stötta den infrastruktursatsning som gjorts på gasställen till dess att det finns tillräckligt många fordon på marknaden för att det ska löna sig ekonomiskt. Det är något man kan ha med sig. Även om vi har en bred satsning på alla de olika delarna är det inte säkert att alla de går i samma takt, och då bör man beakta hur man kan stötta en enskild del för att få till helheten i slutändan.

Jag har ett par avslutande bitar. Det är tydligt, inte minst mot bakgrund av den tidigare presentationen om fartyg, att det är en långsiktig investering för dem som köper fordon och fartyg. Man bör beakta de investeringscykler som finns och inte minst behovet av långsiktighet.

För fordon, mer specifikt, är det viktigt att beakta att det inte bara är den första ägaren som ska ha lönsamhet i sin användning av fordonet, utan vi pratar minst lika mycket om både den andra och den tredje ägaren. Detta gäller både lätta och tunga fordon. Det är viktigt att inte bara tänka på den första ägaren.

Utöver de traditionella styrmedlen, som vi har varit inne på, vill jag också lyfta fram det offentliga. Det finns en jättepotential hos det offentliga i egenskap av stor upphandlare av transporter och även när det gäller det offentliga ägandet i olika bolag.

Det offentliga skulle kunna sätta upp en hög ambitionsnivå och föregå med gott exempel som transportköpare. Det är trots allt transportköparna som ger många av förutsättningarna när det gäller hur transporter kan utföras och vilka fordon och bränslen som används i slutändan. Min förhoppning är självfallet att det offentliga ska vara ett gott exempel och visa hur detta kan göras.

Sammanfattningsvis visar både vår erfarenhet av styrmedel och erfarenheter från andra delar av världen att det inte finns ett styrmedel som får saker och ting att hända, vilket även Kneg var inne på tidigare, utan att ett brett angreppssätt behövs för att få största möjliga effekt.

Det måste man ha med sig när man tänker på denna komplexa värld där man ska använda sig av många olika transportslag och ett antal olika alternativa bränslen samt en infrastruktur som vi ska dra nytta av under många år framöver.

Avslutningsvis vill vi från arbetsgruppen Dafi flagga för att vi under det kommande halvåret kommer att genomföra en studie. Där kommer vi att ta fram en prognos för hur vi ser på utvecklingen för gasanvändning, fordon och fartyg. Vi kommer att lägga stor vikt vid de styrmedel och scenarier som kan vara av intresse. Vår förhoppning är att man i arbetet med den svenska planen kan beakta den värdefulla information som vi kommer att ta fram och att den kan vara till stor nytta.

Sist men inte minst vill jag än en gång poängtera att vi som bransch, med alla våra intressenter, och vi som land i dag är väldigt framgångsrika såväl inom biogasproduktion och biogasteknologi som inom fordonsteknologi. Det bör vi dra nytta av och säkerställa att vi kan ha en stark fortsatt satsning på detta även i Sverige, precis som i många andra länder inom EU.

Ordföranden: Jag fick frågan under pausen varför vi inte har mer om bilar i presentationerna. Det beror på att det är själva infrastrukturdirektivet som är trafikutskottets beredningsområde. Alla andra styrmedel är uppdelade i riksdagen så att en del ligger i skatteutskottet medan andra ligger i miljö- och jordbruksutskottet eller i näringsutskottet. Riksdagen har förstås ett samlat ansvar, men just infrastrukturdirektivet är trafikutskottets beredningsområde.

Nu är det dags för frågestund. Jag uppmanar alla som ska fråga att tala om vem frågan är riktad till, sätta på mikrofonen och formulera frågan distinkt så att det blir ordentligt med tid för svar.

Pia Nilsson (S): Fru ordförande! Jag vill tacka för alla fantastiskt fortbildande föredrag om en fossiloberoende fordonsflotta. Det är nyttigt och lärorikt att ta del av all kunskap ni besitter och som vi förhoppningsvis ska försöka koka ned till kloka politiska beslut, där helheten måste vara vägledande.

Trots de mörka moln som inte minst Håkan Johansson målade upp på klimathimlen ser vi en hel del solstrålar. Det visar alla, tycker jag, och det framkommer för alla trafikslag. Det känns positivt, måste jag säga. Vi har kommit en bra bit på väg, men vi har en bra bit kvar för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Det råder det ingen tvekan om.

Jag vill ställa två frågor till Helene Samuelsson. Det är väldigt tydligt i infrastrukturdirektivet att det är medlemsstaternas ansvar att se till att det finns infrastruktur för alternativa bränslen på plats. Det ska samtidigt ske inom ramen för EU:s statsstödsregler.

Jag undrar: Vem anser du ska finansiera infrastrukturen? Är det de som tillverkar de icke-fossila bränslena, precis som bensinföretagen betalar för bensinstationer, eller är det ett statligt åtagande?

Den andra frågan gäller det du var inne på, att det finns en risk att vi fastnar i dagens teknik. Vad kan vi göra för att få det mer teknikneutralt så att vi kan möta framtiden, för vi har väl bara sett början på denna utveckling?

Helene Samuelsson, Preem och Kneg: Om jag ändå hade svaret på den frågan. I en marknadsekonomi är det självfallet de som ska tjäna pengarna som ska göra investeringarna. Det är ingen idé att bygga butiker utan något att sälja i dem, som det kan bli med infrastruktur-direktivet om det blir ungefär som en EU-pumplag.

Nu pratar jag för Preem snarare än Kneg, eftersom jag inte vet exakt vad alla 13 medlemmar tycker i den här frågan. Det vi ser framför oss är framför allt att man ska arbeta med styrmedel som styr mot den nytta som styrmedlen ska göra, det vill säga klimatnyttan, och sedan låta marknadskrafterna göra jobbet, precis som har hänt i WHO-frågan den senaste tiden.

Tydliga styrmedel behövs alltså. Dessa kan vara ganska tuffa mot bolagen, men om det bara finns en marknad för alternativa drivmedel kommer den att blomstra. Då kommer infrastrukturen att komma av sig själv.

Om staten nu behöver hjälpa till med elvägar eller liknande bör det i så fall vara staten som finansierar dem. Man kan inte kräva av privata aktörer på marknaden att de ska bygga butiker där de inte har något att sälja. Det är de som vill sälja drivmedlen som bör öppna pumpar för dem.

Edward Riedl (M): Fru ordförande! Jag tackar alla föredragshållare för bra och intressanta föredrag. Den hjälp vi får av er är en viktig del i det arbete som vi kommer att göra framgent.

Politiskt använder vi ibland skatter för att styra beteenden. Vi höjer till exempel skatten på tobak för att minska rökningen. Men vi är också medvetna om att ifall vi höjer skatterna för mycket når vi inte de effekter vi vill, för då kanske smuggelcigaretter och annat ökar i vårt land.

Därför är det intressant när Skogsindustrierna beskriver att kilometerskatten, vägslitage-avgiften eller vad vi nu väljer att kalla den kommer att leda till minskad användning av biomassa och minskade möjligheter att plocka ut den ur skogen.

Min fråga går till Anna Wilson på Svenskt Flyg. Regeringen har gått vidare med införandet av flygskatt. Utifrån det jag har beskrivit undrar jag: Kommer en flygskatt i Sverige att påskynda eller förhindra en grön omställning av flyget? Vi vill ha en grön omställning av flyget, men frågan är vilken väg vi ska välja för att komma dit.

Anna Wilson, Svenskt Flyg: En flygskatt drar undan mattan för en del av de projekt som nu är igång. Svenska flygbolag investerar 28 miljarder de kommande åren i effektiva flygplan som ska trafikera inrikesmarknaden. De satsar eget kapital för att få tillgång till biobränslen.

Det blir som ett straff på en satsning på ett hållbart flyg. Vi kan lösa detta på ett mycket effektivare sätt tillsammans. Om vi satsar på biobränslen för flyg och på teknik och nya material som flygindustrin tillverkar kan vi ju sälja de produkter och lösningar vi får fram. Det är att skapa riktig miljönytta på global nivå.

Det är klart att en svensk flygskatt minskar flygresandet, vilket minskar en del av utsläppen, men det är på marginalen. Det slår hårdast mot inrikesflyget, och det försämrar konkurrens-kraften för svenska flygbolag. Det försämrar också Sveriges tillgänglighet överlag, särskilt för dem som bor lite längre från storstäder och är helt beroende av flyg. De kommer att flyga ändå, men till ett dyrare pris.

Jag vill hellre se en mer lösningsorienterad väg framåt där vi löser klimatutmaningen, inte minskar flygresandet.

Per Klarberg (SD): Stort tack för intressanta föredragningar!

Jag har två frågor till Paul Westin på Energimyndigheten. Den första frågan handlar om hur myndigheten ser på importerade bildrivmedel och ILUC. ILUC står för indirect land use change och innebär att när nya områden tas i bruk för biodrivmedelsproduktion uppstår koldioxidutsläpp genom att träd fälls, vegetation förmultnar etcetera. Hur ser Energi-myndigheten på risken med indirekta utsläpp? I vissa fall har utsläppen varit dramatiska, till exempel i Brasilien där mycket mark har skövlats för att producera etanol som vi använder i våra fordon i Sverige.

Den andra frågan till Paul Westin handlar om elbilar. Mattias Goldmann tog upp Norge som en förebild när det gäller elbilar. Om man leker med tanken att samtliga personbilar i Sverige om tio år är elbilar skulle energiåtgången för de bilarna motsvara produktionen från två kärnkraftverk. Då har vi ett problem, eftersom vi har ett parti i regeringen som vill snabb-avveckla kärnkraften. Det skulle resultera i att vi får energibrist.

Eftersom vi har en avreglerad elmarknad skulle priserna skena iväg, vilket drabbar industrin. Jag tror att också villaägarna kan hålla sig för skratt med ett elpris på 4–6 kronor per kilowattimme vintertid.

Min fråga är: Har Energimyndigheten tittat på ett sådant scenario?

Paul Westin, Energimyndigheten: Tack för intressanta och svåra frågor!

När det gäller hur myndigheten ser på ILUC-frågan tror jag att jag får svara med hur jag ser på det. Vi kan konstatera att det inte är någon brist på jordbruksmark i EU, där man till exempel betalar för träda. I förhållande till biodrivmedelsanvändningen i Europa har vi ett överskott av jordbruksmark.

Jag säger inte att ILUC-effekter inte finns, för det gör de, men de är svåra att bedöma i förväg. Man kan göra beräkningar i efterskott. Vi ser förstås att det inte finns några hållbarhetskrav på den alternativa användningen. För etanol är det socker, och för palmolja är det livsmedel, mat och kosmetika. Där har vi inga hållbarhetskrav.

ILUC-effekter finns. Nu finns det ett direktiv enligt vilket vi ska rapportera sådana effekter, men det finns en begränsning i nivåerna. Den är dock inte avgörande i förhållande till 2020-målet.

När det gäller elbilar är det riktigt att el är en effektiv energibärare. Det finns också en effektiv omvandlingsteknik i en motor, så den totala energianvändningen i fordon skulle gå ned mycket om vi leker med tanken att all vägtrafik var eldriven.

Frågan var snarare huruvida vi tittar på scenarier utan kärnkraft. Det gör vi förstås. Vi har en pågående utredning på myndigheten om energisystemet efter 2020, som kommer att presenteras någon gång under nästa vår. I våra långsiktiga scenarier finns också alternativ med eller utan kärnkraft framöver.

Ordföranden: Jag vill påminna ledamöterna om att frågor kan riktas till föredragshållarna men också till andra i salen som finns i närvaroförteckningen.

Rasmus Ling (MP): Det var jättespännande föredrag om ett väldigt angeläget ämne.

Jag tänkte ställa en fråga om olika typer av styrmedel. Det finns olika sätt att se på det. Man kan dels gynna på olika sätt, dels beskatta eller göra andra typer av regleringar. En del har varit inne på stöd, exempelvis biobiljett på flyget, men det har också funnits diskussioner om kvotplikt och beskattning. Även om detta ibland går att kombinera är det ändå en skillnad i vilket val man gör.

Jag vill fråga både Anna Wilson på Svenskt Flyg och Helene Samuelsson på Preem hur de ser på kvotplikt och om det kan fungera. För flygets del skulle det som jag ser det vara konkurrensneutralt. Om det inte är tekniskt möjligt att blanda i varje enskilt plan går det att ha olika plan i ett bolags flotta. De kan vara biobaserade. Motsvarande gäller exempelvis för ett produktionsbolag som Preem. Hur ser ni på den frågan?

Anna Wilson, Svenskt Flyg: En kvotplikt riktad mot leverantören, som måste tillhandahålla ett biobränsle som kostar lika mycket som ett vanligt Jet A-bränsle så att vi har råd att tanka – det

säger jag ja till. Vi vill tanka biobränsle, men vi kan inte köpa ett bränsle som är fem gånger dyrare, oavsett om det är kvotplikt eller inte. Det finns inget flygbolag som klarar av den skillnaden i dag.

Det måste vara genomtänkt, och vi måste förmodligen ha någon typ av subventionering under en period eller system som jämnar ut priset tills man har fått upp produktionen så att priset på biobränsle går ned.

Helene Samuelsson, Preem och Kneg: Som vi pratade om tidigare tycker vi att styrmedlen ska gå mot den nytta de ska göra och att koldioxidskatten därför är en bra skatt. Men om den nu inte är förenlig med EU:s lagstiftning och det som bestäms där måste vi förhålla oss till detta och inte bara vänta på att lagstiftningen ska förändras. Vi tycker därför att kvotplikten är en bra lösning.

Vi vill ha en ambitiös kvotplikt. Om regeringen siktar på att Sverige ska vara fossiloberoende år 2030 måste styrmedlen gå åt det hållet också. Där ser vi en kvotplikt som pekar mot det mål som regeringen vill nå så att vi vet var vi ska göra våra investeringar.

Preem är ett svenskt företag. Vi verkar i Sverige. I Sverige har vi bra möjligheter att arbeta med biobränslen. Vi har mycket resurser här, bland annat restprodukter från den svenska skogen, och vi samarbetar med bland andra Skogsindustrierna.

En ambitiös kvotplikt där man inte tittar på volym utan på klimatnyttan hos den råvara som används skulle gynna hållbara råvaror som restprodukten från skogen men kanske missgynna sämre råvaror som palmolja.

Precis som flyget inte kan köpa ett bränsle som är fem gånger dyrare kan vi självfallet inte sälja ett bränsle som är fem gånger dyrare. Vi behöver teknik- och konkurrensneutrala spelregler som pekar mot klimatnyttan.

Anders Åkesson (C): Fru ordförande! Jag har två frågor, en till Karolina Boholm på Skogsindustrierna och en till Helene Samuelsson på Preem och Kneg.

Nästan alla föredragshållare har på ett utmärkt sätt satt sitt hopp till bioekonomin som lösning på omställningen till klimatneutralitet och fossiloberoende. Frågan är hur vi ska få ut den gröna kolatomen från skogen och ut på marknaden.

Jag vill fråga Karolina Boholm vilka hinder, utöver den nämnda kilometerskatten, som finns i ett transportslagsoberoende synsätt. Vi ska alltså inte stirra oss blinda på det ena eller andra, utan det ska vara transportslagsoberoende. Vilka hinder finns det för att få ut den mängd gröna kolatomer på marknaden, förädlade av till exempel Preem, som krävs för att täcka alla behov som uppenbarligen finns inom till exempel flyg, sjöfart och fordonsindustri?

Finns det exempel på hinder eller dumheter som vi genom lagstiftning skulle kunna låta bli att införa eller exempel på när vi kan stimulera?

Min fråga till Helene Samuelsson handlar om att vi i dag ser svensk etanol rinna ned till Tyskland, där den förvisso gör klimatnytta. Skälet till att etanolen inte används här är svensk skattepolitik – man har höjt skatten på den, vilket är tragiskt.

Vilka styrmedel utöver nyss nämnda kvotplikt menar du saknas för att produktion och konsumtion av klimatsmarta drivmedel ska kunna ske inom landet? Sedan finns det EU-politik och global politik i botten, men hur hindrar vi kontraproduktivitet när bränslen skickas kors och tvärs?

Karolina Boholm, Skogsindustrierna: Tack så mycket för frågan!

Precis som Anders Åkesson sa måste man få ut skogsråvaran ur skogen. Det krävs en hel del transporter för det. Skogsråvara är dessutom väldigt transportkostnadskänslig. Transportkostnaden utgör mellan 20 och 30 procent och är därför en viktig faktor för om man ska få ut skogsråvaran eller inte.

Vi använder alla transportslag inom skogsindustrin, men för just skogsråvara är sjöfart inte ett så väl använt alternativ eftersom vi inte har så många inre vattenvägar där skogen finns. Det transporteras en del skogsråvara med sjöfart, men då är det främst import.

För att få ut svensk skogsråvara och kunna göra till exempel biodrivmedel behöver man alltid börja med en lastbilstransport. Vi har inte järnväg överallt, och vi behöver effektiva lastbilar. Vi behöver 70-tonslastbilar ganska omgående. Trafikverket lämnade sin utredning i måndags och föreslog där att vi ska införa det. Det sänker utsläppen med 10 procent och skapar lönsammare transporter och är därför ett viktigt steg.

Vi behöver även lastbilstransporter till järnvägsterminaler, och kopplingen till dessa terminaler är därför också viktig. Beskattning av avstånd – slitageavgift, kilometerskatt eller vad man nu väljer att kalla det – påverkar naturligtvis lastbilstransporterna.

Vi har gjort preliminära beräkningar som visar att uttaget av biobränsle skulle minska med 10 procent om vi införde en vägslitageskatt. Det beror på att vi kör inom stora områden. Det är ett stort trafikarbete, och om man lägger skatten på avstånd ger det en påverkan. Biobränsle är dessutom mer transportkostnadskänsligt än till exempel timmer som går till sågverk.

Vi behöver mycket järnväg. Om man ska göra ett större uttag i de områden där man inte plockar ut så mycket biobränsle i dag, främst delar av Norrlands inland och liknande, behöver man transportera längre sträckor för att komma till de produktionsenheter där man ska producera biobränsle. Då måste man ha järnväg.

Våra medeltransportavstånd för lastbilar är 10 mil generellt i Sverige. Då kommer man inte så långt. Med järnväg är det 40 mil. Därför blir tillgången till järnväg, främst utanför huvudstråken, oerhört viktig. Dessa stråk underhålls nästan inte alls av Trafikverket i dag.

Ni har alla fått Green Cargos broschyr om verkligheten på spåren skickad till er. Vi ska ha biobränsle på spåren, inte växande på rälsen. Banorna riskerar nedläggning om vi inte börjar underhålla dem, och då blir det ännu svårare att få ut skogsråvaran från skogen. Om man ska ha en fossiloberoende fordonsflotta måste man se hela kedjan och underhålla ända ut i de stråk vi har. Då får man ihop hela transportkedjan, och då får man ut mer biobränsle.

Helene Samuelsson, Preem och Kneg: Exporten av etanol till Tyskland handlar om att Tyskland har infört en kvotplikt som baseras på råvarans klimatnytta, alltså hur mycket råvaran i sig minskar utsläppen av växthusgaser. De har ett incitament att köpa in råvaror med stor klimatnytta.

Vi saknar detta i Sverige i dag, men om vi skulle införa en kvotplikt som baseras på råvarans klimatnytta skulle vi både ge styrmedel för råvaror med stor klimatnytta och skapa försäljning av dessa i Sverige. Det är ett svar. Med kvotplikt som styr mot klimatnytta och inte bara volym får vi hållbara råvaror som ger avsedd effekt.

När det gäller skogen och transporter kan jag tillägga att vi på Preem tillverkar talloljediesel i våra raffinaderier och att vi har byggt fabriken Sunpine i anslutning till pappersmassabruken just för att minska transporterna. Från bruken kommer talloljan till Sunpine där den förför-ädlas till något som kallas för råtalldiesel, som sedan skeppas på fartyg till vårt raffinaderi i Göteborg. Genom att bygga förförädlingen i anslutning till där råvaran finns minskas transporterna.

Ordföranden: Vi här uppe på podiet har bestämt oss för att slå ihop frågorna tre och tre så att alla partier får chans att ställa två frågor.

Emma Wallrup (V): Jag vill tacka för bra föredragningar. Det har varit intressant. Det var särskilt intressant att höra om den tydliga handlingsplanen som man har arbetat med i Finland och som man ska börja arbeta ännu mer med.

Vi har hört från flera håll här att industrin efterfrågar mer tydlighet från politiken. Jag hoppas att vi alla kan ta det med oss, att vi kan fundera över hur vi kan bli tydligare framöver.

Jag har en fråga om teknikneutralitet till Helene Samuelsson på Kneg och Preem. Vi har stått och stampat lite i diskussionen om teknikneutralitet. Efter etanolen har vi inte satt igång någon satsning alls på infrastruktur för drivmedel. Etanolen var första generationens driv-medel. Och redan från början var många lite fundersamma vad gäller klimatnyttan med etanolen. Jag tror alltså inte att diskussionen ska fastna för mycket kring etanolen utan att vi ska fundera på hur vi ska komma vidare. Mycket forskning pekar på att vi kommer att behöva flera sorters drivmedel parallellt. Ett enda drivmedel kommer inte att vara den totala lösningen.

Du har fått en liknande fråga tidigare, Helene Samuelsson: Hur kan man få igång infrastrukturen? Är det inte på det sättet att vi behöver satsa på parallella infrastrukturer? Vilken sorts styrmedel från regeringen skulle verkligen hjälpa till?

Lars Tysklind (L): Jag vill tacka för föredragningarna och för relevanta svar på relevanta frågor.

Jag tycker att den riktiga utgångspunkten i den transportslagsövergripande diskussionen går ut på att alla transportslag utnyttjas optimalt.

Jag vill ta tillfället i akt och ställa en fråga till representanten för Malmö Aviation. Jag uppfattade det som att jag har möjlighet att göra det.

Hur ser ett enskilt flygbolag på detta? Vilka grundläggande åtgärder krävs för att man ska kunna gå över till biobränslen? Vilken är den väsentliga tröskeln?

Robert Halef (KD): Jag vill tacka för alla kloka inlägg. Ni har verkligen berikat oss med sakkunskap i frågan.

En del talare har poängterat att alla trafikslag behövs och att de inte ska ställas mot varandra. Det är viktigt att markera det.

För att omställningen till ett fossilfritt samhälle ska kunna genomföras är det viktigt att vi nyttjar de möjligheter som finns i dag för att ta fram förnybara drivmedel. Det är även viktigt att öka andelen laddstolpar för att bidra till fler elbilar. Bonus–malus och andra stimulanser är också nödvändiga för att fler ska välja mindre fossilberoende fordon med mera. De bästa och enklaste sätten är att öka det kollektiva resandet, vilket har sagts, att cykla och gå om det finns möjlighet till det och inte minst att minska onödigt resande.

Jag vill lyfta fram att vi har höga skatter i Sverige. Kilometerskatt för biltrafiken och parkeringsskatt är inte rätt vägar att gå. Konkurrenskraften och tillväxten i landet hämmas med höga skatter. Det kommer inte minst att leda till att familjer som bor på landsbygden får högre kostnader. Under detta seminarium har det framkommit en hel del andra kloka förslag för att minska koldioxidutsläppen i samhället så att vi ska kunna nå målen till 2030 och 2050. Men jag är skeptisk till skatteförslaget från Trafikverket.

Min fråga till Håkan Johansson på Trafikverket är: Kan du motivera ditt förslag på kilometerskatt och parkeringsskatt? Jag undrar om det har tagits hänsyn till de negativa samhällsekonomiska effekterna.

Helene Samuelsson, Preem och Kneg: Vi håller verkligen med om behovet av olika alternativa drivmedel. Det finns inte *en* lösning.

Det är absolut inte något fel på etanol som drivmedel. Däremot var pumplagen inte ett bra verktyg. Det har vi facit på i dag, eftersom vi inte säljer någon etanol. För att det ska finnas köpare behövs det alltså styrmedel.

Som vi ser det kan olika fordon och olika transporter nyttja olika drivmedel på olika sätt, beroende på behovet. Till exempel kommer el att komma stort, och det snart. Det finns köpare, det finns en nytta och det finns stora möjligheter inom el. Dessutom släpper el – även om det kan vara fossilt – inte ut partiklar eller andra hälsoskadliga substanser i stadsmiljön. Alltså kommer el att komma, särskilt i stadsmiljöer och på kortare transporter. El ger framför allt inte upphov till något buller.

Ett problem som vi drivmedelsbolag har är att vi inte får ta betalt för den el som vi säljer från våra stolpar. Det får nämligen bara de som håller på med elhandel göra. Möjligheten att ta betalt för det man säljer måste alltså ses över.

Gas ger inte heller upphov till något buller. Det är också ett bra drivmedel, framför allt inom städer. Större användning av gas skulle leda till minskade utsläpp av hälsoskadliga ämnen. Gas är särskilt passande att använda på vissa sträckor. Vi har bland annat haft ett projekt tillsammans med Volvo där vi har jobbat med bio-DME. Vi har alltså upprättat tankställen för bio-DME på en specifik sträcka som vi vet att Volvo trafikerar.

När det gäller infrastrukturdirektivet i sig och de möjligheter och utmaningar som finns i Sverige är ju Sverige ett långt och glest befolkat land. Och det som EU bestämmer i form av infrastrukturdirektiv är kanske inte riktigt anpassat för Sverige. Det skulle till exempel bli väldigt dyrt om vi skulle uppföra x antal vätgasstationer i Sverige enligt infrastruktur-direktivet. En vätgasstation kostar mellan 15 och 30 miljoner kronor att uppföra i dag. Det måste dessutom finnas några som ska tanka där.

Det finns alltså behov av olika drivmedel och olika fordon vid långa transporter. Det finns andra behov vid transporter på en kortare sträcka. Man måste också titta på om det gäller transport i stadsmiljö eller långväga körningar.

Ann-Sofie Hörlin, Malmö Aviation: Jag tackar för frågan.

De största utmaningarna är priset och tillgången. Priset är som sagt fem gånger högre än för fossilt bränsle i dag. Vi jobbar med att få upp tillgången genom initiativet att be våra kunder betala för mellanskillnaden. Det är ett sätt att öka tillgången och få ned priset.

Det finns också en utmaning när det gäller flygplanstillverkarna. De behöver certifiera sin flygplansmodell för att vi ska kunna tanka biobränsle. Det har med säkerheten att göra. Det handlar inte om någon annan anpassning av motorerna. Biobränsle har exakt samma egenskaper som fossilfritt, vilket är positivt. När vi tog in våra nya regionala turbopropmaskiner från ATR fick vi faktiskt ATR att certifiera flygplanen innan de levererades till oss. Det är vi glada för.

Det som är enklast är infrastrukturen. För vår del behöver vi egentligen bara en tank på Bromma flygplats. Då kan vi se till att ha biobränsle i hela vårt trafiknät.

Håkan Johansson, Trafikverket: När det gäller kilometerskatten fanns det förslag från utredningen om det. Hur en sådan kilometerskatt utformas är väldigt viktigt. Utredningen föreslog att man samtidigt skulle ha en nedsättning av bränsleskatten för svenska åkare, vilket skulle stärka deras konkurrenskraft gentemot utländska åkare. Det är alltså ett sätt.

Jag talade också om kilometerskatt för personbilar, på lång sikt. Fordonen blir nämligen energieffektivare på lång sikt. En stor del blir också eldrivna. Då förlorar staten ganska mycket skatteintäkter. Jag nämnde 36 miljarder 2030. Och då behöver man titta på hur be-skattningen av vägtrafiken och även transportsektorn ska utformas långsiktigt. En möjlighet kan vara en kilometerskatt för personbilar.

Vad gäller parkeringsskatten var den kopplad till de utmaningar som kommuner ställs inför i fråga om att omvandla staden för att gynna kollektivtrafik, gång och cykel. Då behövs mycket ombyggnationer. Stadsmiljöavtalen kan ge en del pengar. De ger 50 procent, och 50 procent ska kommunerna själva stå för. Vi tittade då på Norge. Ett kriterium för de nio storbyområden som har bymiljöavtal är att de samtidigt använder vägtullarna för omvandlingen. Men motsvarande finns inte i Sverige. Därför skulle parkeringsskatt kunna vara ett sätt att få intäkter till staten. Sedan skulle pengarna föras tillbaka – precis som vi gör med trängsel-skatten – genom satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel. Det är en stor omställning, och det behövs medel för den.

Lars Mejern Larsson (S): Jag vill tacka för föredragningarna.

Även om vårt fokus självklart ligger på att nå EU:s lägsta arbetslöshet jobbar vi parallellt med klimatutmaningen och behovet av att minska utsläppen i transportsektorn. Därför vänder jag mig till delar av industrin som är här – representanter för skog, flyg och sjöfart. På vilket sätt kan vi använda arbetet med klimatutmaningarna för att minska arbetslösheten? Ni får gärna ge några bra exempel.

Sten Bergheden (M): Vi får aldrig glömma bort att vi har relativt låga utsläpp i Sverige. Men vi har också de i stort sett högsta drivmedelsskatterna i EU.

Det är ändå våra företag, våra åkerier och våra transportföretag som ska klara av omställningen, om den ska fungera. De ska byta till nya bilar. Det krävs nya investeringar och ekonomiska muskler för att klara av omställningen. Att i det läget införa nya skatter för transportsektorn och dränera företagen på det kapital som behövs just för omställningen måste vara fel väg att gå, om vi vill ha en inriktning mot mer miljöteknik.

Min fråga går till Transportföretagens Stefan Back. Hur ser man på omställningen till 2030? Klarar man av konkurrenskraften som krävs för att vi ska kunna behålla svenska företag och svenska jobb och även kunna ställa om till miljövänlig teknik? Vilka problem ser man med omställningen för att kunna klara av både jobb och tillväxt i landet?

Jimmy Ståhl (SD): Jag vill beröra samma frågeställning som Robert Halef lyfte fram. Frågan går till Håkan Johansson.

Vi har i dag ganska höga skatter på fordon. Vi har trängselskatt, fordonsskatt, en eventuell parkeringsskatt och en eventuell kilometerskatt. Vi har också försämringar i avdrag per körda mil. Det är marknadshämmande åtgärder. Godstransporter blir mycket dyrare, vilket vi hörde skogsindustrin tala om. En flygskatt diskuteras också.

Detta kommer att påverka turismen, till exempel campinggäster och hotellnätter. Det kommer att bli en jättehög kostnad på andra ställen genom att man tvingar människor att sluta transportera sig. Har ni tänkt göra några lättnader i stället för dem som skaffar miljösmarta fordon?

Anna Wilson, Svenskt Flyg: Jag skulle vilja säga att innovation är lösningen på många av våra utmaningar. Det är ändå dem vi ska lösa och samtidigt skapa jobb. Man kan till exempel förstärka Vinnovas budget och förespråka att satsningar inom transportsektorn ger bra effekter på lång sikt och riktig miljönytta.

När det gäller flyg har vi forskning och utveckling i Sverige men även produktion. Vi har alltså hela näringskedjan. En ny innovation som vi kan exportera skapar många jobb – i Sverige.

Carl Carlsson, Svensk Sjöfart: Mitt svar är ungefär detsamma. När vi beställer och bygger fartyg är det beställarkompetensen, kompetensen inom vår industri i Sverige, som är nyckeln för att driva utvecklingen framåt. Precis som för flyget sitter inte kompetensen att bygga klimat- och miljösmarta fartyg på varven utan i beställarkompetensen.

Det andra svaret är givetvis att mycket av den utrustning som finns ombord på fartygen har svenskt och europeiskt ursprung. Några av de fartyg vi bygger nu har till och med svenskt stål. Det finns alltså kopplingar.

Karolina Boholm, Skogsindustrierna: Innovation är viktigt. Skogsindustrin satsar mycket på forskning och utveckling. Vi deltar till exempel i ett av Vinnovas strategiska forsknings- och innovationsprogram. Sekretariatet heter Bioinnovation. Där försöker vi hitta många olika typer av framtida produkter. Cykelhjälmen var en sådan.

För att innovationerna verkligen ska komma ut på marknaden krävs det även en massa andra steg. Om vi tar biodrivmedel eller andra liknande biprodukter som exempel är en förutsättning att det finns en konkurrenskraftig industri i grunden, så att man kan utnyttja restströmmarna på

ett bra sätt. Då blir frågan ännu större. Då får man koppla ihop en massa olika politikområden. Och vi kan uppleva att de inte alltid hänger ihop. Det är fråga om såväl tillgång till råvara, energipolitiken som transportpolitiken. Men industrin måste naturligtvis också väga samman det med lönekostnader och sådana frågor.

All industri verkar på globala marknader. Då är vår konkurrenskraft i förhållande till andra länder det väsentliga. När vi talar om konkurrenskraft just i fråga om transportpolitiken handlar det ofta bara om konkurrenskraft mellan transportslag. Men vi måste kunna konkurrera på en världsmarknad, och då hänger bitarna ihop. Då måste man kunna leverera. Man måste kunna lita på järnvägen, att man kommer att komma fram, att det inte blir för dyrt och att man inte straffas på olika sätt.

Det finns naturligtvis andra saker att göra också: att öka träbyggande och fortsätta med de strategiska forskningsprojekten – att tänka på alla de bitarna.

Stefan Back, Transportföretagen: Jag vill tacka för frågan. Det har varit ett mycket intressant seminarium om en viktig fråga.

Transportföretagen delar synen att fossilberoendet i transportsektorn måste ned och på sikt bort. Våra mer än 10 000 medlemsföretag jobbar sedan länge med den typen av frågor. Vi har till exempel under en följd år delat ut Pegasuspriset för att lyfta fram jobb med klimatfrågan inom företagen i transportsektorn.

Vi står bakom fossilfrihet i transportsektorn i Sverige till 2050 och gärna tidigare. Det är viktigt att komma ihåg det. Och vi jobbar mot det.

Även om vi tycker att utredningen om fossilfrihet gjorde många bra analyser om vilka områden man måste jobba med och så vidare är vi oroade över den tolkning som gjordes där vad gäller hur långt vi ska ha kommit till 2030. Utredningen är väldigt ambitiös i jämförelse med omkringliggande länder. Vi hörde nu hur man ser på det i Finland. Det gäller inte minst området som kallas transportsnålt samhälle.

Transportföretagen vill hjälpa till att jaga utsläppen och vara med och bygga ett transport-smart och effektivt samhälle när det gäller transporter. Men vi måste samtidigt hela tiden ha med oss transporternas betydelse för samhället och samhällsnyttan i det vi utför.

I fråga om den transportsnåla diskussionen som vi hörde om tidigare i dag ska man ha klart för sig att för att vi ska uppnå 2030-målet görs bland annat bedömningen att vi 2030 ska ha 150 procent mer kollektivtrafik jämfört med 2010, 130 procent mer tåg på passagerarsidan och 40 procent mer tåg på godssidan. Är det en realistisk bild? Har vi resurser till det i fråga om investeringar i infrastruktur, drift, upprustning och så vidare? Vi ska bygga om våra städer. Kommer det att hinna få effekt på mindre än 15 år?

Vi tycker inte att det är en riktigt trovärdig bakgrund för att sätta upp ett mål för 2030. Risken för att det blir frustration över ett sådant mål är uppenbar. Om vi får pålagor, piskor och skattechocker för att det målet ska nås blir det en stor risk för negativa effekter på närings-livets konkurrenskraft, för jobbmålet – vilket vi hörde – och även för rörligheten i hela landet.

Men vi hör i dag att det finns ett stort intresse från näringslivets olika delar i de här frågorna. Det finns alltså – tack och lov – en modell som vi skulle kunna använda och som redan har visat

att Sverige kan vara ett föredöme. Det är nollvisionsarbetet inom trafiksäkerheten. Ett liknande arbete i klimatfrågan – samverkan mellan fordonstillverkare, bränsleleverantörer, transportföretag, nyttjare, myndigheter och så vidare – skulle kunna leda till en gemensam analys av vilka åtgärder och åtaganden som kan tas fram och vilka etappmål som är rimliga steg mot målet om fossilfrihet.

Det finns ingen anledning att vänta när det gäller det. Vi är på plats och vill gärna sätta fart med den typen av analyser. Men vi måste vara realistiska när vi sätter våra stegmål och etappmål.

Håkan Johansson, Trafikverket: Det är viktigt att betona att det inte handlar om ett enda styrmedel, vilket utredningen också föreslog. Det är en komplex palett av ett antal olika styrmedel som ska stimulera den här utvecklingen. En del av styrmedlen leder faktiskt till att kostnaderna för transporter minskar. Styrmedel kan påverka mycket för att stimulera energieffektivare fordon. Till exempel kommer energianvändningen i personbilar att mer än halveras fram till 2030 med hjälp av styrmedlen.

Även på vägen dit har vi styrmedel. Bonus–malus-system är bonus för dem som köper fordon som har låga utsläpp. Det finns motsvarande på lastbilssidan, till exempel miljölastbilspremie.

På många håll i landet kommer bilen naturligtvis att vara det enda alternativet även i fram-tiden. Då är det viktigt att styrmedlen tar hänsyn till det. Om man nu på lång sikt skulle införa till exempel en kilometerskatt på personbilssidan ger den möjlighet att differentiera skatten i både tid och rum. Ute på landsbygden, där det inte finns många alternativ, skulle man då inte ta ut lika hög skatt utan ta ut mer i städerna där problemen är större och där det också finns alternativ till bilen.

Ordföranden: Tack för svaren! Vi hinner inte med fler frågor. Vice ordföranden i trafik-utskottet får avsluta det hela.

Vice ordföranden: Jag vill tacka hela församlingen för en väldigt intressant förmiddag. Den har varit ganska lång. Vi har gjort vad vi har kunnat för att klämma in det mesta och ville gärna inkludera alla trafikslag. Frågan är så pass viktig och omfattar alla delar av transport-sektorn. Jag är glad över att alla fortfarande verkar vara vakna och pigga, nästan ännu mer nu än när vi började, vilket är en bedrift. Det tyder på att intresset för frågan är stort.

Vi är ett frågvist utskott, som följer det här med spänning, vilket ni har noterat.

Som Karin inledde med att säga är detta en blocköverskridande fråga. Alliansregeringen påbörjade arbetet. Den nya regeringen har tagit det vidare, och vi är överens om att det är en viktig målsättning för oss. Vi har viktiga utmaningar framför oss om vi ska nå tvågraders-målet, om vi ska nå ett hållbart samhälle. Alla här i salen är nog införstådda med att transport-sektorn är en avgörande pusselbit i det arbetet.

Samtidigt måste inte minst vi som politiker hålla många tankar i huvudet på en gång, det vill säga säkerställa att Sverige är ett land som har en hög nivå av hållbarhet och mobilitet. Vi måste kunna vara ett klimatföredöme som land samtidigt som vi, i trafikutskottet om inte annat, naturligtvis ser att transporter har ett egenvärde för jobb och tillväxt i hela landet. Vårt transportsystem är på många sätt livsnerven och blodomloppet.

Jag var i Östersund i måndags. Förutsättningarna där ser lite annorlunda ut jämfört med mina förutsättningar på Norrmalm i den här staden. Jag har körkort men inte bil och har en bilpool, precis utanför bostaden, som jag kan använda. En av deltagarna på talarkvällen i Östersund hade tagit sig 25 mil bara för att komma och lyssna och hade alltså en resa på 50 mil tur och retur.

Det här ställer såklart höga krav på oss politiker. Vi måste vara ödmjuka inför att förhållandena i Sverige ser olika ut, både när det gäller de olika trafikslagen och människors och företags livsvillkor. Allt detta måste vi försöka balansera mot varandra i vårt framtida arbete.

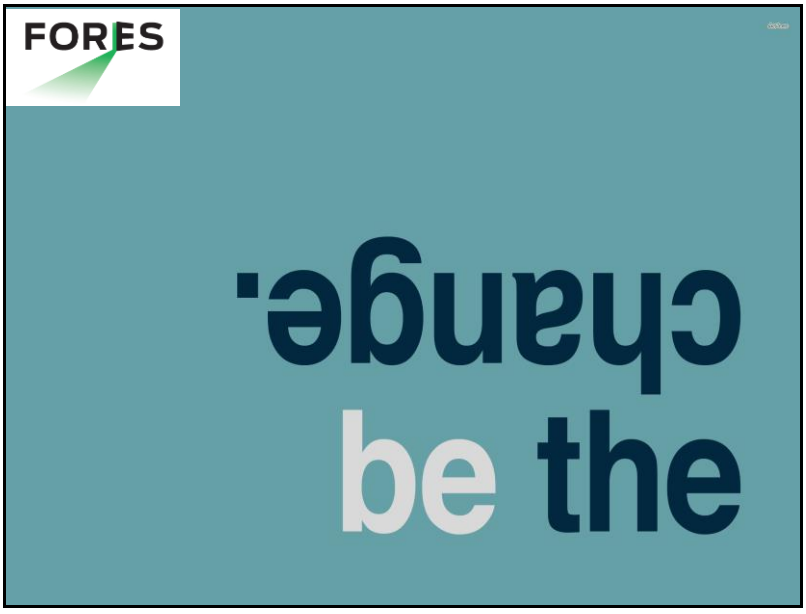
Jag är glad – vi är nog alla glada – över att höra i dag att det sker en stor utveckling och framsteg inom alla olika trafikslag. Det måste vi fortsätta stimulera på olika sätt. Men det är uppenbart att vi inte ska bekämpa trafikslagen i sig utan de utsläpp som produceras.

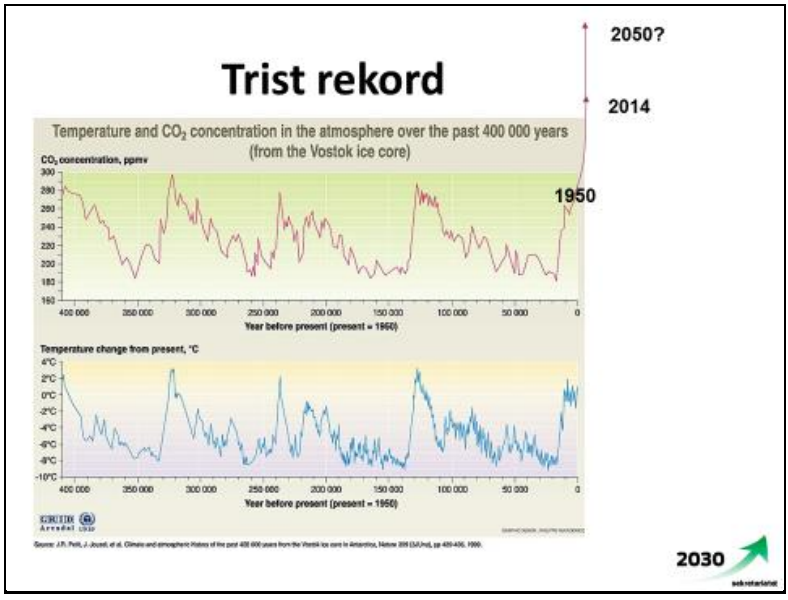
Det finns många kloka inspel att ta med sig från i dag. Det gör vi nog alla i utskottet. Vi har bland annat hört betydelsen av de politiska signalerna betonas, när det gäller alla frågor egentligen. Det måste vi förstås ta på fullaste allvar. Det vi skickar ut i form av signaler spelar roll för investeringsvilja och annat. Betydelsen av teknikneutrala styrmedel tar vi också med oss. Det gäller även att man ska tänka i hela system och kedjor, det vill säga både fordon och investeringar. Allting måste hänga ihop. En annan sak är att jobba nära branschen. Det vill vi verkligen göra. Det kommer vi att fortsätta göra.

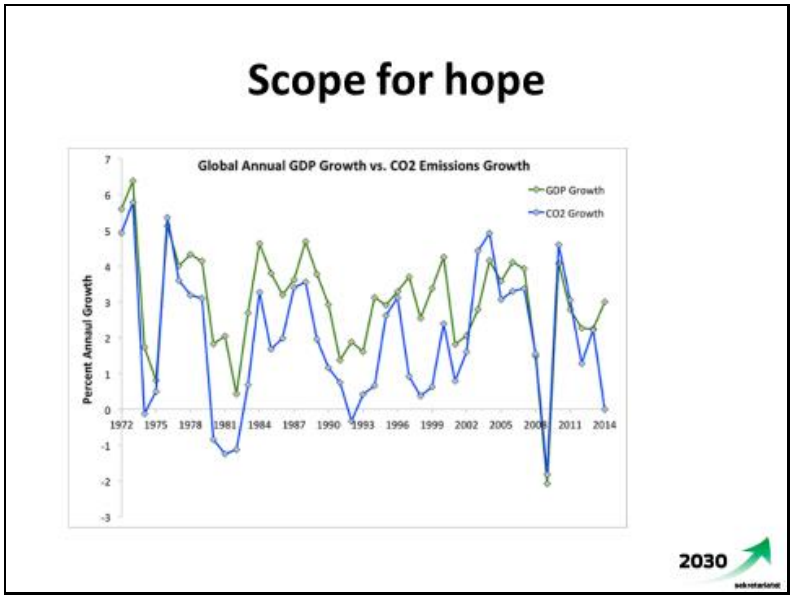
Hur tar vi då detta arbete vidare? Trafikutskottet kommer att lämna ett betänkande explicit om de här ämnena i vår. För egen del ser jag gärna att vi försöker konkretisera en del av de fina mål vi har till någon form av konkret handlingsplan framöver.

Stort tack från hela utskottet för i dag! Det har varit otroligt intressant. På återhörande i andra sammanhang!

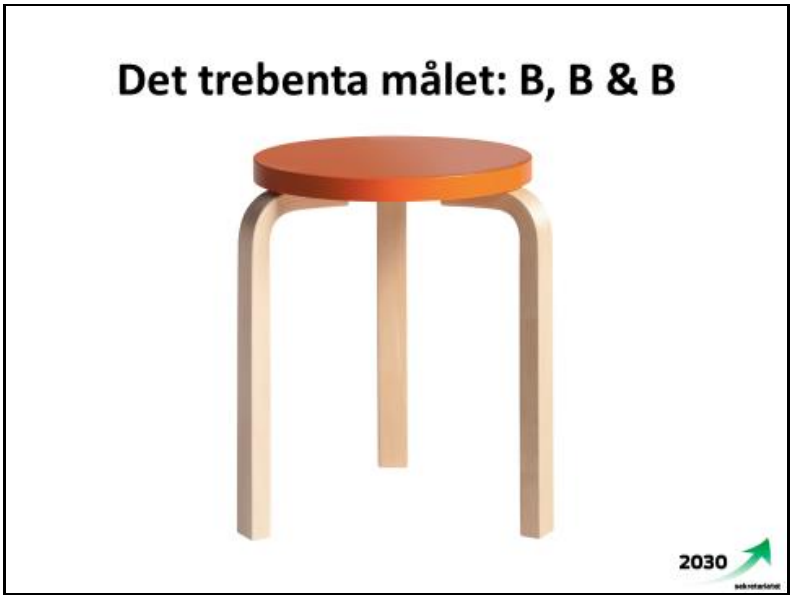
Bilder som Mattias Goldmann visade under sin presentation på seminariet om en fossiloberoende transportsektor

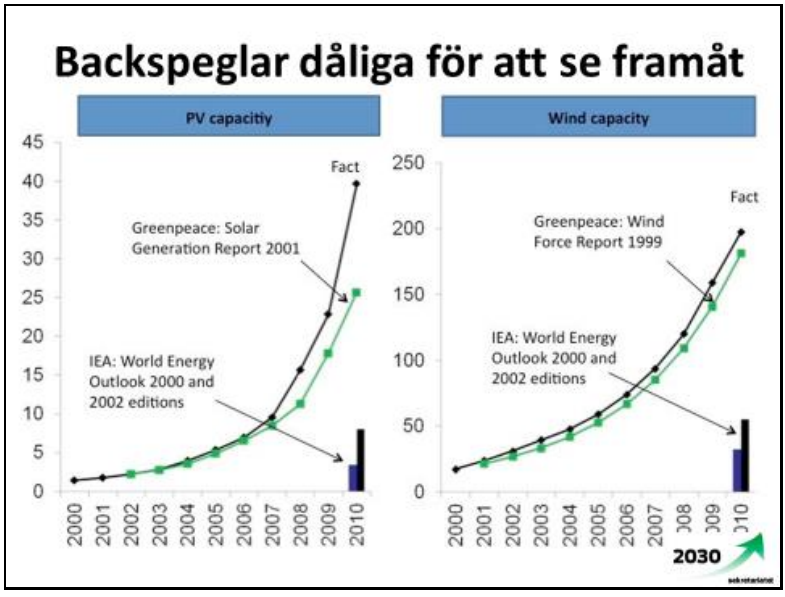



Trist rekord
2050?
2014
1950
Temperature and CO_2 concentration in the atmosphere over the past 400 000 years
(from the Vostok ice core)
CO_2 concentration, ppmv
Year before present (present = 1950)
Temperature change from present, °C
Year before present (present = 1950)
2030

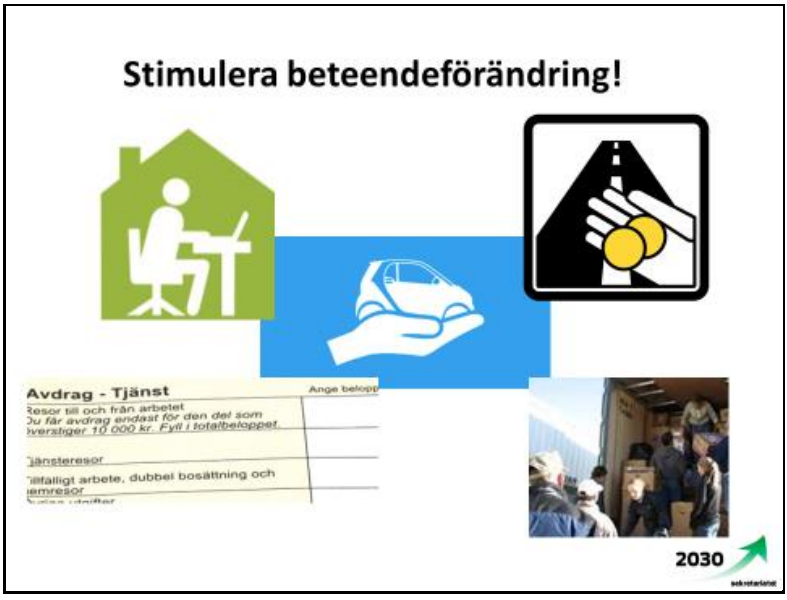

Scope for hope
Global Annual GDP Growth vs. CO2 Emissions Growth
GDP Growth
CO2 Growth
Percent Annaul Growth
2030

Klimatmål
Fossilbränsleoberoende fordonsflotta
80
50
40
30
20
10
GO SWEDEN
2030


Det trebenta målet: B, B & B
2030


Backspeglar dåliga för att se framåt
PV capacitiy
Wind capacity
Fact
Greenpeace: Solar Generation Report 2001
IEA: World Energy Outlook 2000 and 2002 editions
Greenpeace: Wind Force Report 1999
2030

2030


Stimulera beteendeförändring!
Avdrag - Tjänst
Ange belopp
2030

SAVE THE EARTH,
ITS THE ONLY
PLANET
WITH CHOCOLATE

Bilder som Håkan Johansson visade under sin presentation på seminariet om en fossiloberoende transportsektor

Hur har transporternas klimatpåverkan förändrats?

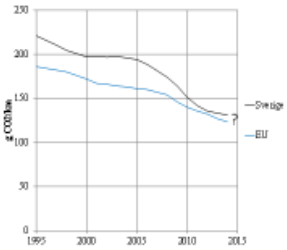
- Inrikes transporter domineras av vägtrafiken som står för 95 procent av växthusgasutsläppen

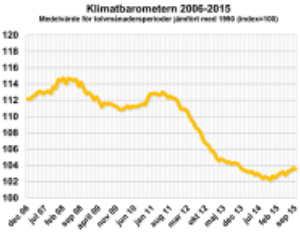
Positivt

- Energieffektivisering av nya personbilar
  - men takten avtar
- Andelen förnybar energi ökar
  - Ökat från 11 till 13 procent senaste 12 mån

Utmaningar

- Utsläppen från vägtrafiken ökar återigen
- Personbils och lastbilstrafiken ökar
  - 1 procent ökning senaste 12 mån
- Basprognos pekar på fortsatt trafikökning



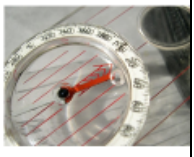


3 2016-01-15 TRAFIKVERKET

Innebörd av fossiloberende fordonsflotta och visionen om inga nettoutsläpp

Fossiloberoende fordonsflotta till 2030

- *Utredningen för fossilfri fordonstrafik föreslog som etappmål för vägtrafiken 80 procent lägre utsläpp av växthusgaser från vägtransporter 2030 jämfört med 2010*



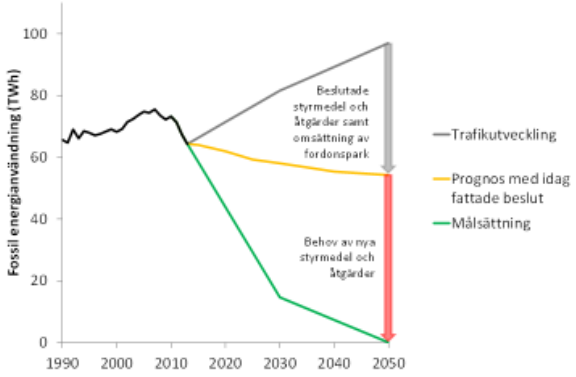
Visionen om inga nettoutsläpp av klimatgaser 2050

- *innebär att även transportsektorn utsläpp bör vara nära noll 2050. Utredningen pekade också på möjligheten att nå nollutsläpp redan 2040*

4 2016-01-15 TRAFIKVERKET

Behov av nya åtgärder och styrmedel

Vägtrafikens användning av fossil energi



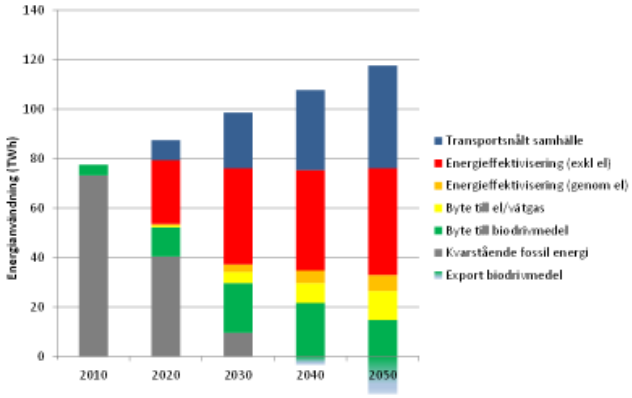
5 2016-01-15 TRAFIKVERKET

Scenario för att nå målsättningen

1. Transportsnålt samhälle
   - Stimulera samhällsomställning mot minskade och effektivare transporter
   - Infrastrukturåtgärder och byte av trafikslag
2. Effektivare fordon och framförande
3. Byte till förnybar energi
   - Eldrivna personbilar och tunga fordon
   - Byte från fossila drivmedel till biodrivmedel

6 2016-01-15 TRAFIKVERKET

Scenario för att nå målsättningen



7 2016-01-15 TRAFIKVERKET

Bidrag till andra mål av scenariot

- Tryggare energiförsörjning
- Förbättrad tillgänglighet
- Ökat underlag för kollektivtrafiken
- Mindre emissioner av luftföroreningar och buller
- Ökad fysisk aktivitet och förbättrad hälsa
- Minskat markanspråk
- Ökad social integration och jämställdhet
- Högre trafiksäkerhet
- Långsiktigt lägre kostnader
- Ökad konkurrenskraft och långsiktig möjlighet för Sverige som biodrivmedelsexportör

Men det finns utmaningar också!

8 2016-01-15 TRAFIKVERKET

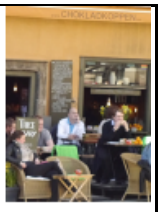
Hur långt ifrån scenariot är vi?

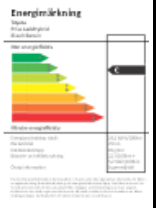
- Ökningen i personresande tas till stor del i personbil men borde tas i kollektivtrafik, gång och cykel
- Godstransporterna med lastbil ökar men borde tas i förbättrad logistik och på järnväg och sjöfart
- Energieffektiviseringstakten av personbilar behöver öka liksom för övriga fordonstyper
- Ökningen av mängden biodrivmedel behöver öka i nuvarande takt även framöver

9 2016-01-15 TRAFIKVERKET

FFF förslag till styrmedel

- Transportsnålt samhälle
  - Stadsmiljömål och stadsmiljöavtal
  - Nya direktiv till Trafikverket
  - Miljözoner för tysta och emissionsfria fordon
  - Parkeringsskatt och krav på transportplan
- Energieffektivare fordon
  - EU-krav och utveckling av provmetoder
  - Bonus-Malus för personbilar och lätta lastbilar
  - Förändrade förmånsregler
  - Energimärkning av personbilar och lätta lastbilar
  - Miljölastbilspremie och eventuell miljöbusspremie
  - Demoprogram för energieffektiva tunga fordon
- Förnybar energi
  - Kvotplikt som långsiktigt driver mot visionen
  - Regelverk för vissa biodrivmedel (prispremiemodell)
  - Stöd till laddinfrastruktur för normalladdning av elbilar
- Generellt
  - Långsiktig översyn av vägtrafikens beskattning och reseavdrag
  - Klimatråd
  - Kontrollstationer





10 2016-01-15 TRAFIKVERKET

Slutsatser

- Genom en kombination av tekniska åtgärder och ett mer transportsnålt samhälle går det nå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och nollutsläpp av växthusgaser före 2050.
- Stor nytta även för många andra samhällsmål.
- Utvecklingen går nu åt fel håll med ökade utsläpp. Endast ett fåtal av de styrmedel som utredningen föreslagit har börjat utredas och än färre är på plats.

11 2016-01-15 TRAFIKVERKET

Bilder som Paul Westin visade under sin presentation på seminariet om en fossiloberoende transportsektor

Infrastrukturdirektivet – kort beskrivning av direktivets innehåll

Trafikutskottets seminarium om en fossiloberoende transportsektor, 2015-12-02

Paul Westin, enhetschef miljöanalys

Energimyndigheten

Bakgrund

- Bakgrund i Europa 2020-strategin om smart och hållbar tillväxt för alla, och vitboken om EU:s framtida transportpolitik.
- Mål att minska transportsektorns **oljeberoende** och mål om att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med **60 procent fram till 2050**
- Kommissionen skulle ta fram en hållbar strategi för **alternativa bränslen**, vilket även omfattar en infrastruktur anpassad till detta och utfärda riktlinjer och **standarder** för tankningsinfrastrukturen.

Energimyndigheten

Innehåll i direktivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, antaget den 22 oktober 2014.

- Krav på att MS ska bygga upp ett **lägsta antal laddningsstationer för elbilar och tankstationer för naturgas** (LNG och CNG) och **väte** senast 2020
- Avgörande ansågs vara att skapa ett nätverk för laddnings- och tankstationer för att **främja konsumenternas efterfrågan** på fordon som drivs med alternativa bränslen
- Att **uppmuntra tillverkare** att utveckla sådana fordon till konkurrenskraftiga priser.
- Enligt kommissionen hålls användningen av rena bränslen tillbaka av de höga kostnaderna för fordon, den låga efterfrågan samt **avsaknad av relevant bränsleinfrastruktur**.

Energimyndigheten

Nationellt handlingsprogram

Varje medlemsstat ska upprätta ett nationellt handlingsprogram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen som ska överlämnas till kommissionen senast den 18 november 2016.

Ska innehålla nationella syften och mål för utbyggnaden av laddnings- och tankstationer för olika typer av alternativa bränslen, såsom elektricitet, vätgas och naturgas, och olika former av stödåtgärder.

– Bereds i regeringskansliet (Näringsdepartementet)

Energimyndigheten

Nationellt handlingsprogram

- Bedömning av marknadsutvecklingen för alternativa drivmedel och dess infrastruktur. Fokus på de röda
  - El
  - Väte
  - Biodrivmedel
  - Syntetiska och paraffiniska drivmedel
  - LNG (Liquefied natural gas)
  - CNG (Compressed natural gas)
  - LPG (Liquefied petrolium gas = gasol)
- Rapport till KOM om genomförandet var tredje år (2019, 2022, …..)

Energimyndigheten

Information från Kommissionen:

Kommissionen offentliggöra och regelbundet uppdatera information om de nationella syften och mål som medlemsstaterna presenterat i fråga om följande:

Antalet för allmänheten tillgängliga laddningsstationer

LNG-tankstationer i havs- och inlandshamnar

För allmänheten tillgängliga CNG- och LNG-tankstationer för motorfordon

I tillämpliga fall ska även information om följande offentliggöras:

För allmänheten tillgängliga tankstationer för väte

Infrastruktur för landströmsförsörjning i havs- och inlandshamnar

Infrastruktur för elförsörjning till stillastående flygplan

Energimyndigheten

Nationellt handlingsprogram - el

- I handlingsprogrammet ska följande fastställas för personbilar:
  - ett **lämpligt antal laddningsstationer** som är tillgängliga för allmänheten installeras senast den 31 december 2020, för att säkerställa att elfordon kan köras åtminstone i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse
  - hänsyn tas till särskilda behov i samband med installationer av laddningsstationer som är tillgängliga för allmänheten vid **kollektivtrafikstationer**

Energimyndigheten

Nationellt handlingsprogram – gas

- Ett fastställande av den stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden samt de nät som, med förbehåll för marknadsmässiga behov, ska utrustas med CNG-tankstationer.
- En bedömning av behovet att installera LNG-tankstationer i hamnar utanför TEN-T-stomnätet

Energimyndigheten

Krav nationella mål - CNG, vätgas

- CNG,
  - lämpligt antal tankstationer så att CNG-fordon kan trafikera städer och tättbefolkade områden, som bestäms av medlemslandet, senast 2020
  - lämpligt antal tankstationer så att CNG-fordon kan trafikera stomvägarna i TEN-T nätverket senast 2025
- Vätgas,
  - om vätgas inkluderas i det nationella programmet: lämpligt antal tankstationer så att vätgasfordon kan trafikera det nätverk som MS bestämmer senast 2025
  - Det är inte ett krav att inkludera vätgas i den nationella planen

Energimyndigheten

Hanteringen av direktivet i SE

- Näringsdepartementet har i slutet av november remitterat en PM om genomförande av direktivet.
  - Ramlagstiftning samt ändring i Ellagen
  - Förordning
- Handlingsplan inkluderas ej
- Tillsynsmyndighet(er) utses ej, avvaktar till 2017.

*Sverige ska ha en **fossilfri fordonflotta**. Infrastrukturen för alternativa bränslen är en viktig fråga för att kunna ställa om person- och godstransporterna till mer hållbara alternativ.*

Ur regeringens PM

Energimyndigheten

Ramlag, standarder och information

- Utöver krav på framtagande av ett nationellt handlingsprogram innehåller direktivet en rad bestämmelser där det krävs att medlemsstaterna författningsreglerar vissa frågor.
  - Krav på vilka standarder som ska gälla för de installationer genom vilka alternativa bränslena överförs till användarna,
  - Krav på information till användarna.
- Direktivet ska genomföras genom en ny lag, benämnd **lag om infrastruktur för alternativa bränslen till transporter.** Lagen ska vara en ramlag som kompletteras av bestämmelser på lägre föreskriftsnivå.

Energimyndigheten

Tack!

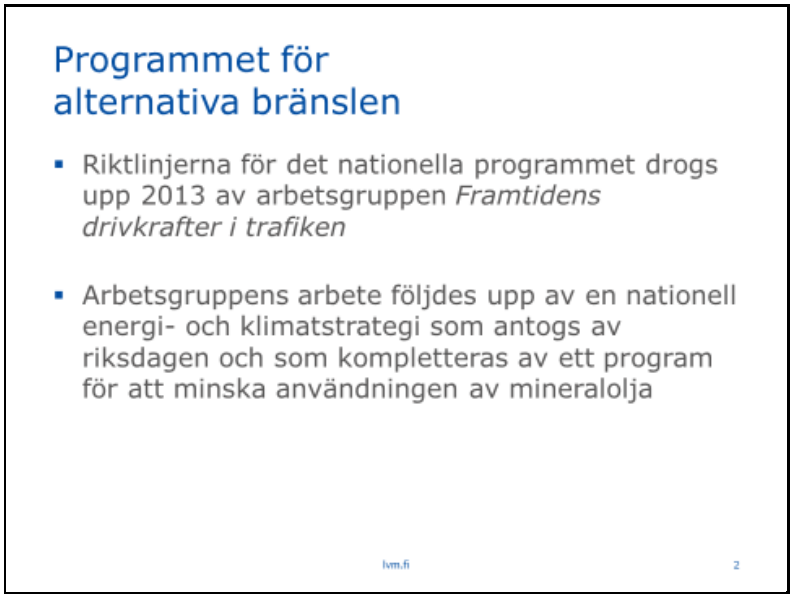
E-post: paul.westin@energimyndigheten.se

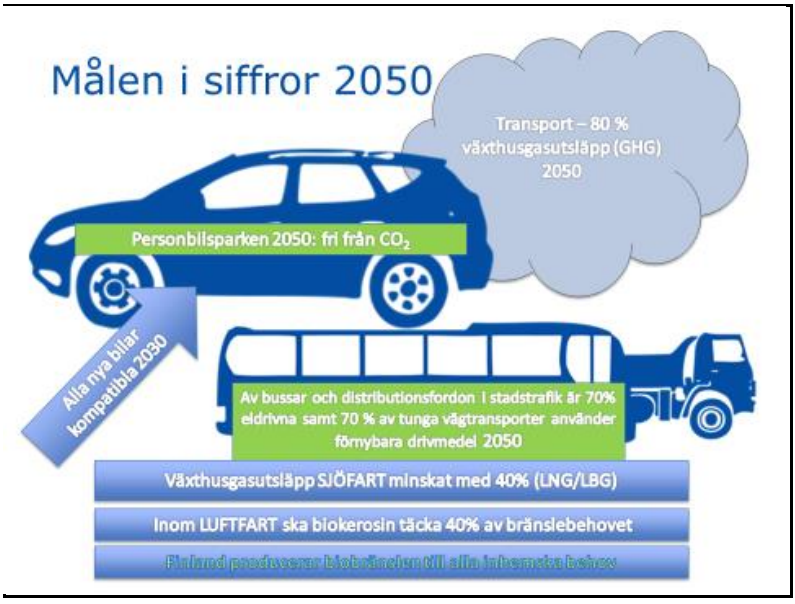
Telefon: 016-544 20 58

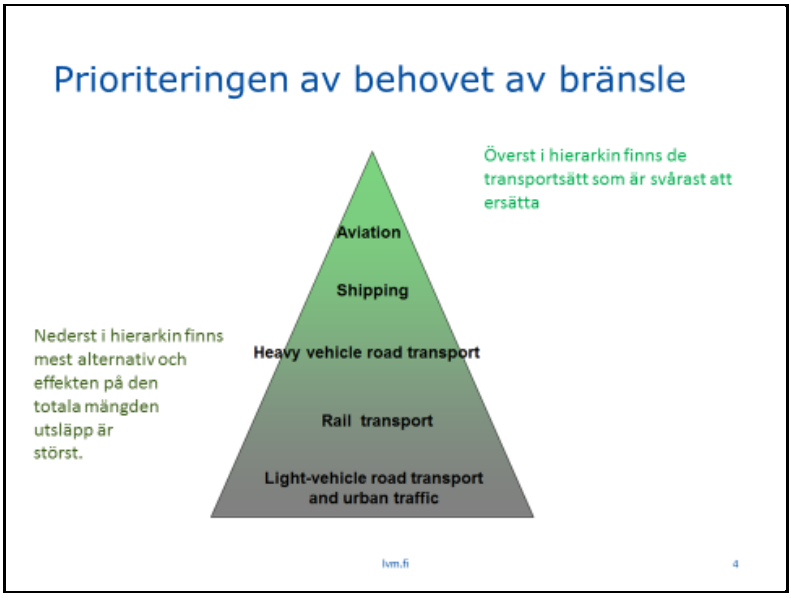
www.energimyndigheten.se

Energimyndigheten

Bilder som Suvi Anttila visade under sin presentation på seminariet om en fossiloberoende transportsektor




Målen i siffror 2050
Transport – 80 % växthusgasutsläpp (GHG) 2050
Personbilsparken 2050: fri från CO_2
Alla nya bilar kompatibla 2030
Av bussar och distributionsfordon i stadstrafik är 70% eldrivna samt 70 % av tunga vägtransporter använder förnybara drivmedel 2050
Växthusgasutsläpp SJÖFART minskat med 40% (LNG/LBG)
Inom LUFTFART ska biokerosin täcka 40% av bränslebehovet


Prioriteringen av behovet av bränsle
Överst i hierarkin finns de transportsätt som är svårast att ersätta
Aviation
Shipping
Heavy vehicle road transport
Rail transport
Light-vehicle road transport and urban traffic
Nederst i hierarkin finns mest alternativ och effekten på den totala mängden utsläpp är störst.
lvm.fi
4

Regeringsprogrammet 2015

- Öka förnybara drivmedels andel med 40% år 2030
- Halvera användningen av olja inom 2020-talet
- Ambitiös målsättning
  - krävs nya bilar av bilparken som utnyttjar ny teknik och nya alternativa drivkrafter samt nytt infrastucktur
- Idag är andelen nya alternativa teknologier mycket litet, t.ex. sålda bilar under 1%.
  - I Finland det finns bara 1900 gasdrivna fordon, 1500 elbilar och en vätegasbil.
- Förnybara drivmedels andel är idag över 20% (dubbelräknad)
- Regeringen har också bestämnt att ge statligt energistöd

lvm.fi 5

Direktiv 2014/94/EU

- Enligt direktivet är medlemsstaterna skyldiga att senast 2016 underrätta kommissionen om sina **nationella handlingsprogram** för att **utveckla marknaden** för alternativa bränslen och för att **ta i bruk den infrastruktur som behövs**.
- Planerna ska säkerställa att det före utgången av 2020 finns ett tillräckligt antal laddningsstationer för elbilar och ett distributionsnät för komprimerad naturgas (CNG), särskilt i tätbefolkade områden. Från och med 2025 ska det vara möjligt att köra CNG-fordon i hela unionen i TEN-T-stomnätet och att använda flytande naturgas (LNG) inom sjöfarten och den tunga landsvägstrafiken.

Handlingsplanerna och genomförande i Finland

- Våren 2014 sammankallades först en ad hoc-arbetsgrupp för att säkerställa att en infrastruktur för alternativa bränslen byggs så tidigt som möjligt.
- Målet var att
  - se till att Finland senast 2020 har inrättat en distributionsinfrastruktur för alternativa bränslen och alternativa drivkrafter
  - stöda genomförandet av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen
- Under arbetets gång upptäcktes att det var mycket svårt att skissa fram konkreta åtgärder eftersom det inte fanns tillräckligt bredd representation från olika ministerier och myndigheter i gruppen. Åtgärdena och incitament ligger mest på finansministeriet och arbets- och näringsministeriet ansvarsområde.
- Bra samarbete med branschen

lvm.fi 7

Infrastrukturen för alternativa bränslen i Finland

Drivkraft	Nuläge	Mål 2020	Mål 2025
El	160 tankstationer (35 snabbladdande) (1500 bilar)	2000 - 4000 kommersiella, 20 000-40 000 privata	EU-övergripande (TENT-T)
CNG	1 900 bilar/24 stationer Andel biometan 35 %	Stadsområden och nät ~150 km, 50-70 stationer	EU-övergripande (TENT-T)
LNG i hamnar	Tillgänglig i Torneå och Björneborg snart	TEN-T-stomnätet + andra hamnar	TEN-T-stomnätet + andra hamnar
El i hamnar	Helsingfors	Bedömas	Hamnar i TEN-T-stomnätet
LNG/LBG på vägar	-	Planering pågår	TEN-T-stomnätet ~400 km
Väte	Två allmänna stationer	En tredje planeras som en del av TEN-T-korridoren	Planering pågår
E85	100 stationer	200 stationer	200 000 bilar

lvm.fi 8

Laddningsstationer för elbilar – nuläge

Nykyiset pikalatauspisteet (lila) ja julkiset peruslatauspisteet (vihreä)

- Uusia pikalatauspisteitä rakennetaan Liikennevirta Oy:n sekä Fortumin toimesta
- Tällä hetkellä julkisia pikalatauspisteitä on noin 35 kappaletta
- Pikalatauksella tavallisen sähköauton lataaminen kestää noin 20 minuuttia 80 % varausasteeseen

Kuva 4: *Sähköautojen julkiset pikalataus- ja peruslatauspisteet Suomessa (helmikuu 2015)*

9

Målbild – distributionsnätet för el 2020

Uppskattning 20 000–40 000 elbilar

VAIHE 2 (2017–2019)

- TEN Ydinverkko (1 090 km)
- TEN Kattava verkko (5782+227+337+320)= 6666 km
- Valtatiet (8 600 km)
- Yli 10 000 asukkaan kunnat ja kaupungit (103 kpl)
- Rautatieasemat (35 kpl)
- Lentoasemat (19 kpl)
- Satamat (18 kpl)

Kuva 6: *Sähköautojen latauspisteverkosto, vaihe 2 (2017-2019)*

10

Distributionen av naturgas – nuläge

11

Målbild – distributionsnätet för gas 2020

Uppskattning 20 000–40 000 gasdrivna bilar

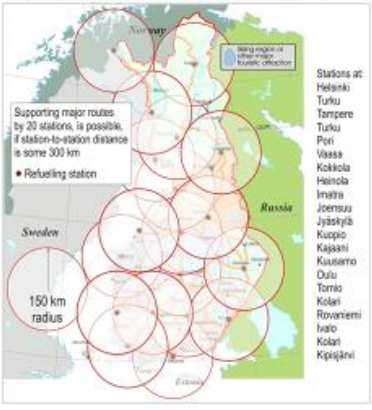
12

År 2025 ska det vara möjligt i hela unionen

- att i TEN-T-stomnätet köra med eldrivna fordon och med fordon drivna med komprimerad naturgas (CNG) eller komprimerad biogas (CGB) och
- att använda flytande naturgas (LNG) som drivmedel inom sjöfarten och den tunga landsvägstrafiken.

Målbild – distributionsnätet för vätegas 2020

Uppskattning ca 2 000 vätegasbilar



14

Målbild – distributionsnätet för E85 2020

Uppskattning 20 000–40 000 bränsleflexibla bilar

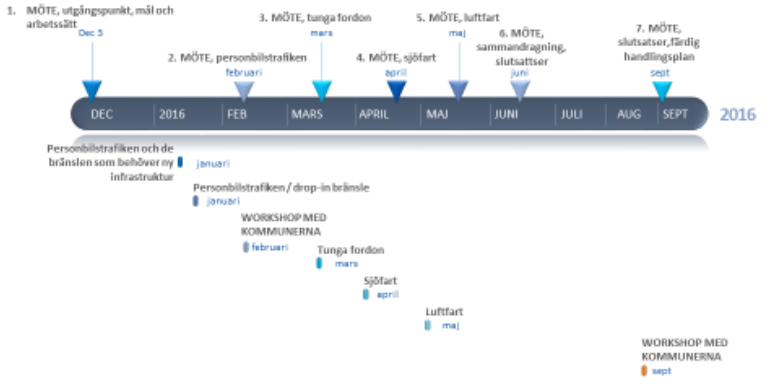
- På bilden finns E85-stationerna i Finland 2014
- Fram till 2020 kommer antalet E85-stationerna att fördubblas.

15

Formell arbetsgrupp utarbetar handlingsprogrammet

- En formell arbetsgrupp tillsattes av trafikminister Anne Berner 30.10.2015.
- Arbetsgruppen fick i uppdrag att ta fram en nationella handlingsprogram för att utveckla marknaden för alternativa bränslen och för att ta i bruk den infrastruktur som behövs.
- Arbetsgruppen ska utfärda nationella målsättningar för distributionsnätet för alternativa drivkrafter och planera åtgärder för att nå de.
- Första mötet är 3. 12. 2015 och arbetet ska vara klar om ett år.
- Tätt samarbete med branchen.

lvm.fi 16



Utgångspunkter

- Distributionsnätet för olika bränslen och det nät av laddningsstationer som elbilarna i Finland behöver i huvudsak **byggas på marknadens villkor utan statliga stöd**. Energistöd och TEN-T stöd som redan finns kan förstås används.
- Staten bör i första hand se till att den **andel bilar av bilparken som utnyttjar ny teknik och nya alternativa drivkrafter växer så att infrastrukturen för dessa tekniker på sikt blir lönsam**.
- Kommunerna väntas inte själva bygga eller finansiera byggandet av infrastruktur för alternativa drivkrafter, utan deras uppgift är att vid behov delta i planeringen av infrastrukturen samt att sörja för att den lokala infrastrukturen länkas till det övriga trafiknätet.

18

Investeringsstöd

- Statligt stöd från arbets- och näringsministeriet
- För leasing-elbilar och dess laddnings infrastruktur 2011-2017
  - 10 miljon €
- För LNG terminal och LNG infrastruktur 2014:
  - Torneå 33.2 miljon €
  - Björneborg Tahkoluoto 23.4 miljon €
  - Rauma 8.6 miljon €
  - Kotka/Hamina 28 miljon €

❖ Samt stöd från kommunikationsministeriet för utbyggnad av LNG-drivna fartyg 30 miljon €

lvm.fi 19

Tack för intresset!

Fråga gärna
suvi.anttila@mintc.fi

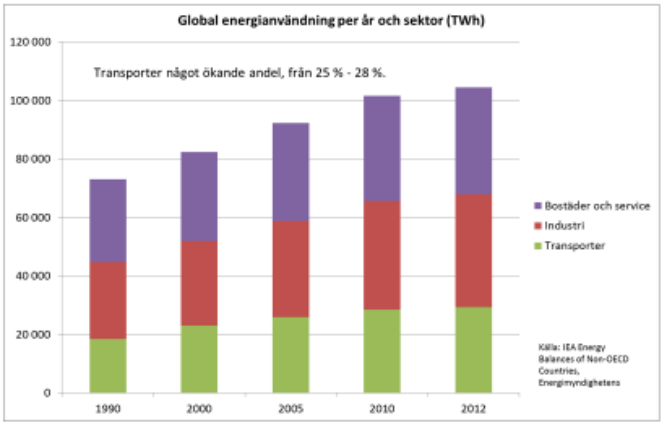
lvm.fi 20

Bilder som Paul Westin visade under sin presentation på seminariet om en fossiloberoende transportsektor

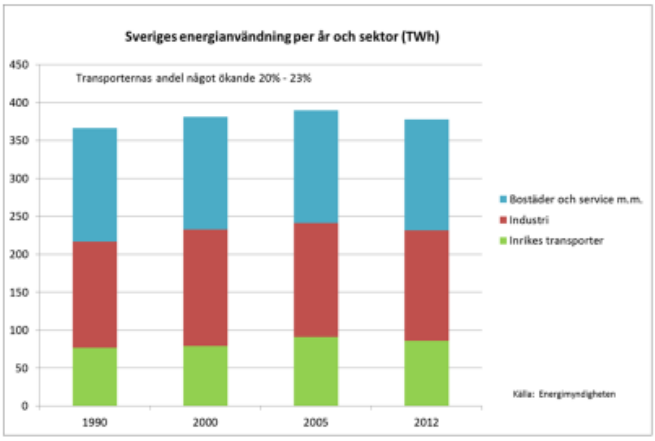
Energimyndighetens ansvar inom transporter

- Finansierar **forskning, innovation och kommersialisering**, samt internationella insatser och samverkan
- Samordnar uppdrag om **laddinfrastruktur**, samt stöttar i klimatklivet.
- Verkar regionalt och lokalt, **hållbar stadsutveckling**, fokus på rådgivning, planering och **energieffektivisering**
- Tillsynsmyndighet för **hållbarhetskriterier** för biodrivmedel samt **växthusgasminskning för drivmedelsleverantörer**
- Tillsynsmyndighet för **energimärkning**, bl.a. däck
- **Trygg energiförsörjning**, civilförsvars- och beredskapsfrågor, särskil el, olja och naturgas
- Statistikansvarig myndighet för energi, inkl **transportsektorns energianv**.
- **Klimatrapportering**, underlag och granskning
- Sektorsmyndighet för **miljömål**
- Bred samverkan med andra myndigheter och organisationer inom området.
  → nytt uppdrag kring **samordning av omställning**.

Energimyndigheten



Energimyndigheten

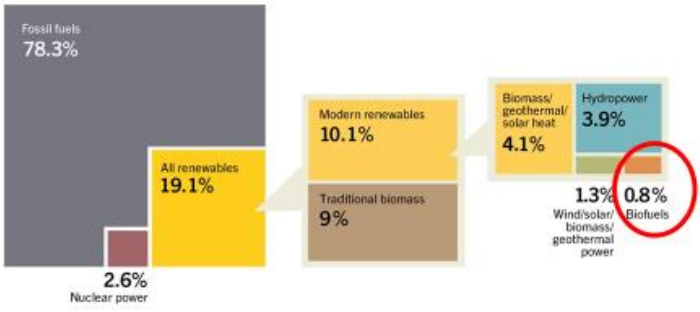


Sverige har drygt 50% förnybar energi (användning), men transportsektorn fortfarande fossilberoende.

Energimyndigheten

Biodrivmedel (biofuels), < 1 % av världens totala energianvändning

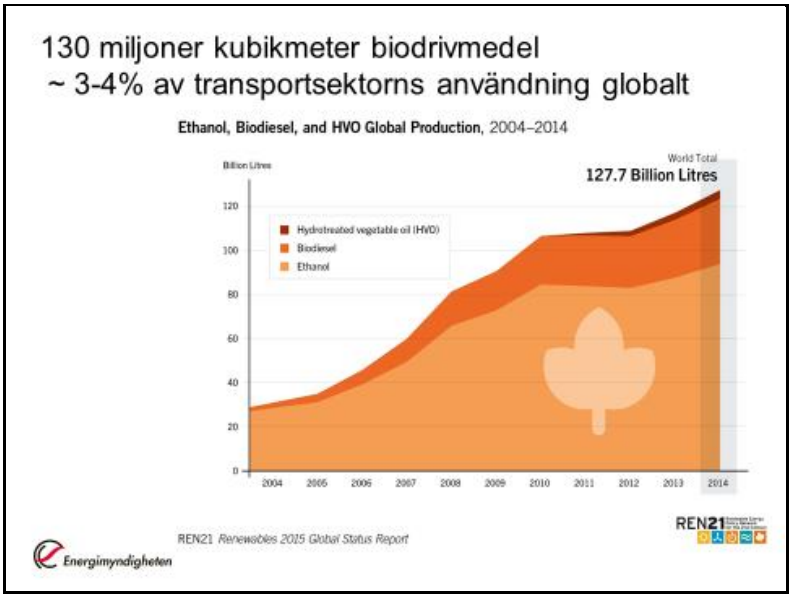
Estimated Renewable Energy Share of Global Final Energy Consumption, 2013

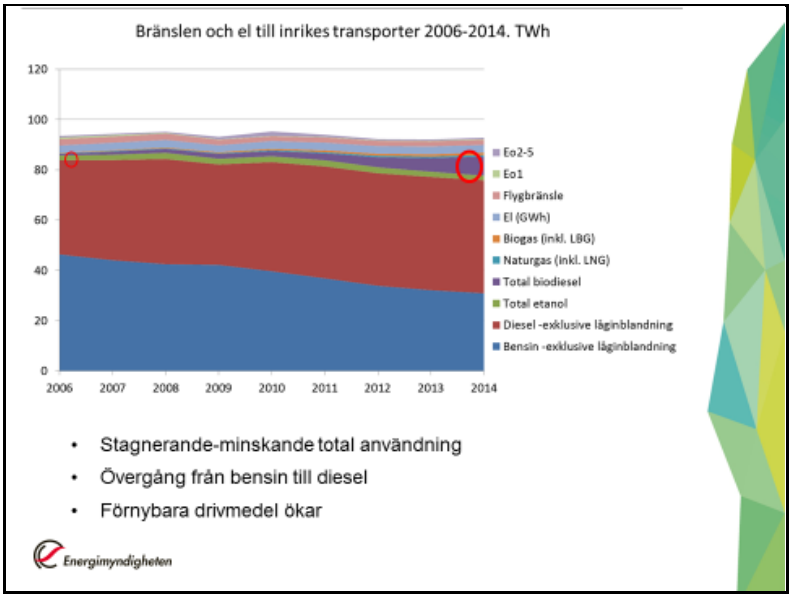


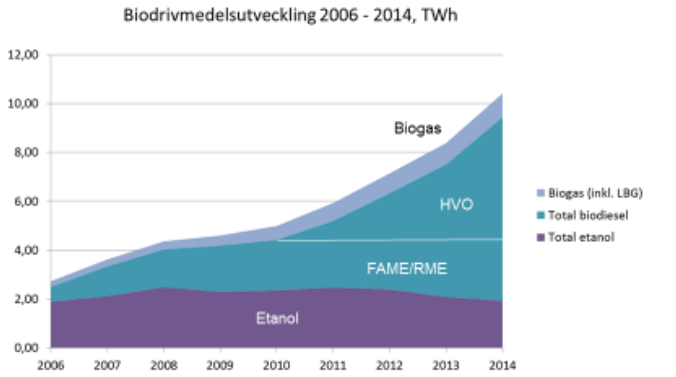
REN21 *Renewables 2015 Global Status Report*

REN21

Energimyndigheten


130 miljoner kubikmeter biodrivmedel
~ 3-4% av transportsektorns användning globalt
Ethanol, Biodiesel, and HVO Global Production, 2004–2014
Billion Litres
World Total
127.7 Billion Litres
Hydrotreated vegetable oil (HVO)
Biodiesel
Ethanol
0
20
40
60
80
100
120
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
REN21 Renewables 2015 Global Status Report
REN21
Energimyndigheten


Bränslen och el till inrikes transporter 2006-2014. TWh
0
20
40
60
80
100
120
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
Eo2-5
Eo1
Flygbränsle
El (GWh)
Biogas (inkl. LBG)
Naturgas (inkl. LNG)
Total biodiesel
Total etanol
Diesel -exklusive låginblandning
Bensin -exklusive låginblandning
• Stagnerande-minskande total användning
• Övergång från bensin till diesel
• Förnybara drivmedel ökar
Energimyndigheten



Etanol 2 TWh

Biodiesel - 4,8 TWh HVO resp. 3,8 TWh FAME/RME

Biogas 0,8 TWh

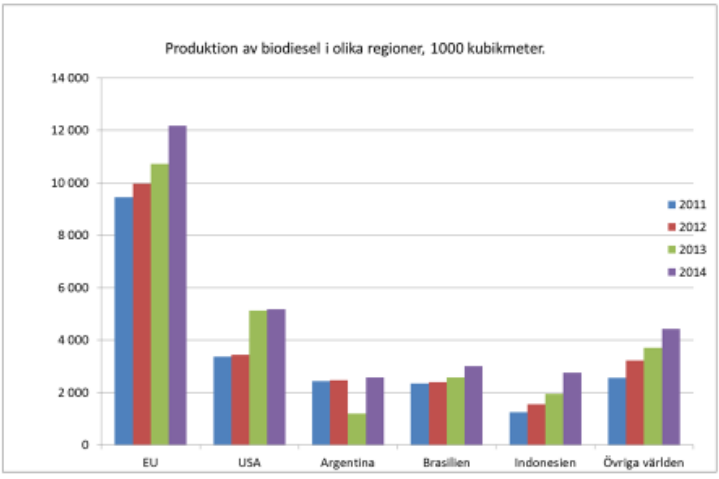
- Not: För 2014 gäller kortperiodisk statistik SCB/Energimyndigheten, som är något underskattat i figuren för FAME jämfört med siffrorna ovan från hållbarhetsrapporteringen till Energimyndigheten för samma år.

Energimyndigheten

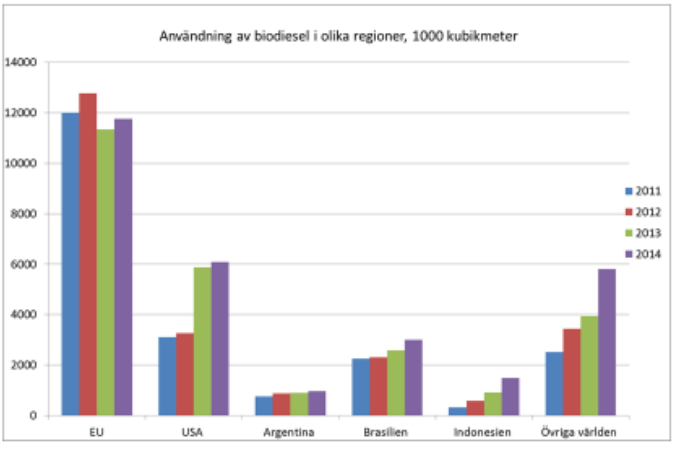
Storleksordningar

- ~ 3,5 miljarder kubikmeter drivmedel globalt
- ~ 130 miljoner kubikmeter biodrivmedel
  - Etanol dominerar
- I Sverige > 9 miljoner kubikmeter totalt (och >90TWh)
  - > 1 miljon kubikmeter biodrivmedel
  - Biodiesel dominerar
  - ca 12% biodrivmedel (energi/energi),
  - > 18% förnybar energi i transporter med förnybartdirektivets beräkningsmetodik
    inkl. förnybar el till spårväg och dubbelräkning av restprodukter och avfall
  - Elanvändning i vägtrafik fortfarande försumbart.
    Till spårväg ca 3 TWh.

Energimyndigheten

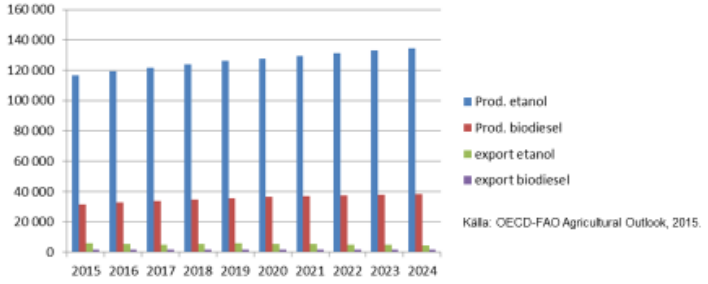


Energimyndigheten



Energimyndigheten

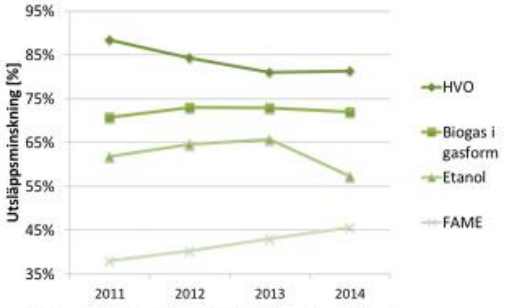
Prognos för handel med biodrivmedel, 1000 kubikmeter



"In 2014, the EU reached a self-sufficiency of respectively 99 and 97 percent for bioethanol and biodiesel. With the antidumping duties **the EU has effectively separated itself from the international market**" /USDA-FAS

Energimyndigheten

Klimatprestanda för biodrivmedel i Sverige



-Minskning i relation till fossil motsvarighet.
-HVO ej längre enbart talloljebaserad
-Etanol mer EU-import medan svensk etanol går till Tyskland
-FAME/RME, bättre redovisning faktiskt beräkning istället för konservativa standardvärden

Energimyndigheten

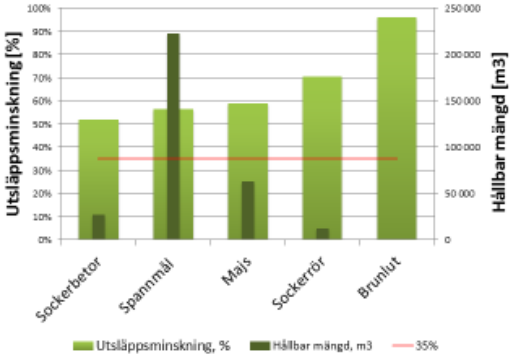
Undvikta utsläpp,
jämfört med om fossila drivmedel använts istället

- Biodrivmedel → **2,3 miljoner ton** undvikta koldioxidutsläpp (CO2ekv) 2014
  - HVO: 1,1 miljoner ton
  - FAME: 600 000 ton
  - Etanol: 340 000 ton
  - Biogas: 240 000 ton

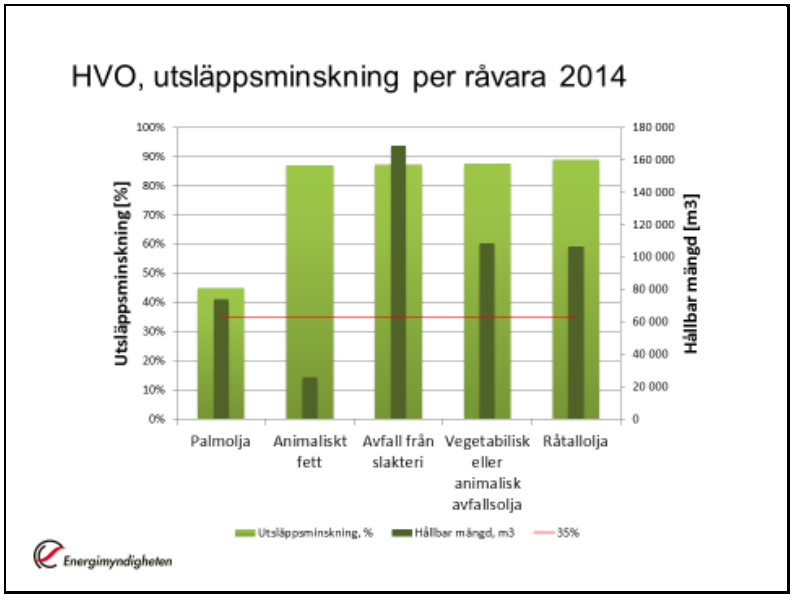
Jämförelse: Sveriges totala utsläpp (exkl upptag i skog och mark) omkring **55 miljoner ton**, varav för transporter **~ 18 miljoner ton.** (Källa: NV)

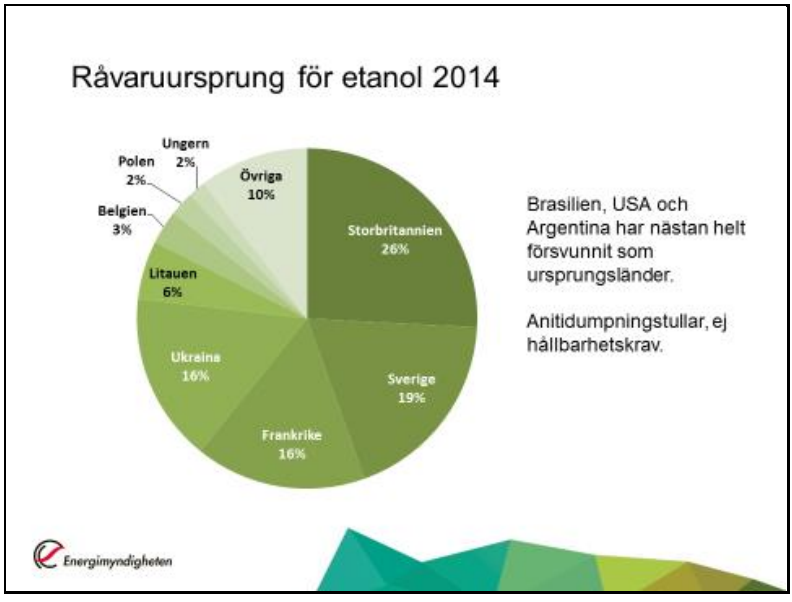
Energimyndigheten

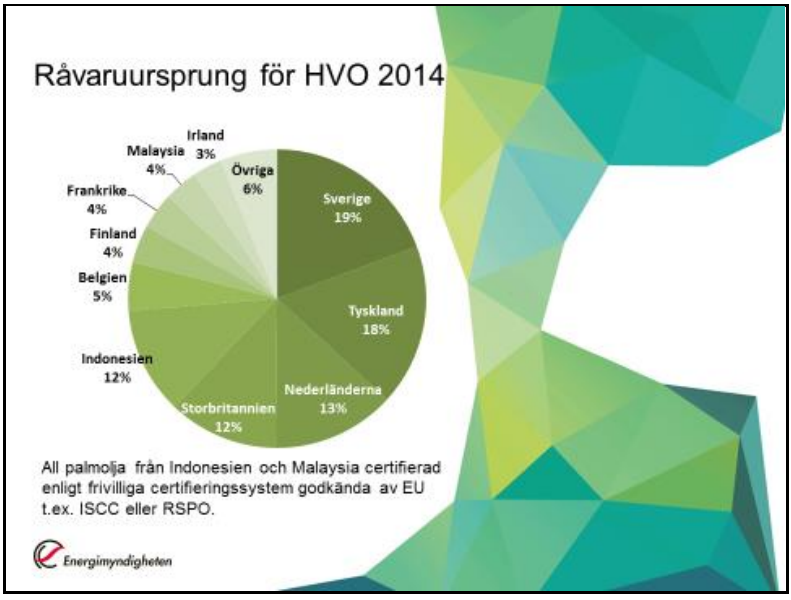
Etanol, utsläppsminskning per råvara, 2014

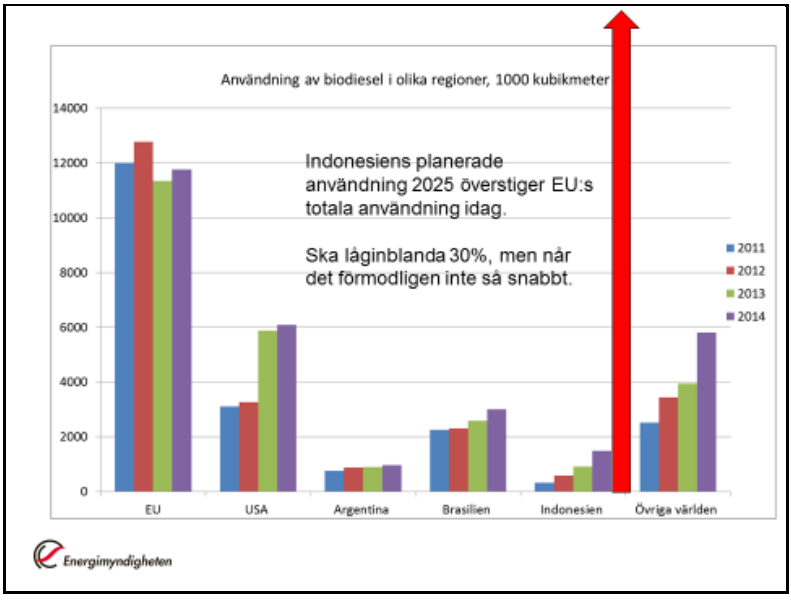


Energimyndigheten


HVO, utsläppsminskning per råvara 2014
Utsläppsminskning [%]
Hållbar mängd [m3]
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
180 000
160 000
140 000
120 000
100 000
80 000
60 000
40 000
20 000
0
Palmolja
Animaliskt fett
Avfall från slakteri
Vegetabilisk eller animalisk avfallsolja
Råtallolja
Utsläppsminskning, %
Hållbar mängd, m3
35%
Energimyndigheten


Råvaruursprung för etanol 2014
Ungern 2%
Polen 2%
Belgien 3%
Övriga 10%
Storbritannien 26%
Litauen 6%
Ukraina 16%
Sverige 19%
Frankrike 16%
Brasilien, USA och Argentina har nästan helt försvunnit som ursprungsländer.
Anitidumpningstullar, ej hållbarhetskrav.
Energimyndigheten

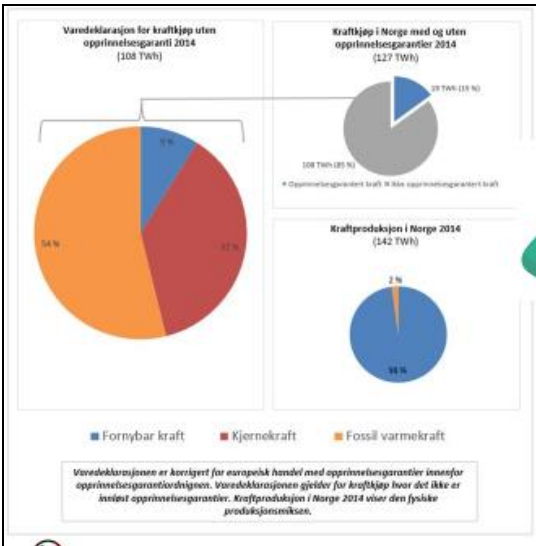

Råvaruursprung för HVO 2014
Irland 3%
Malaysia 4%
Övriga 6%
Frankrike 4%
Finland 4%
Belgien 5%
Indonesien 12%
Storbritannien 12%
Nederländerna 13%
Tyskland 18%
Sverige 19%
All palmolja från Indonesien och Malaysia certifierad enligt frivilliga certifieringssystem godkända av EU t.ex. ISCC eller RSPO.
Energimyndigheten


Användning av biodiesel i olika regioner, 1000 kubikmeter
14000
12000
10000
8000
6000
4000
2000
0
EU
USA
Argentina
Brasilien
Indonesien
Övriga världen
2011
2012
2013
2014
Indonesiens planerade användning 2025 överstiger EU:s totala användning idag.
Ska låginblanda 30%, men når det förmodligen inte så snabbt.
Energimyndigheten

Elfordon

- Troligen allt viktigare för såväl personbilar, stadsbussar, med mera, men även möjligt för "elvägar" och tyngre fordon
- Kombineras i hybrider med flytande eller gasformiga bränslen. Etanol, DME och biometan från avancerade framställningstekniker i första hand
- Energieffektivitetskraven på personbilar och lätta lastbilar tycks i praktiken kräva mer eller mindre elektrifiering av drivlinan
- Etanolindustrin stor och dominerar biodrivmedelsmarknaden i världen och är mitt inne i ett troligt genombrott för 2:a generationens etanol (ej matgrödor)
- Råvaror till HVO mer begränsade
- Utvecklingen i tillväxtekonomier i Asien är ett wild-card
- Viktigt att ha systemperspektiv!

Energimyndigheten



Norge har nära 98% förnybar el-produktion.

Endast 15% av det förnybara värdet följer med el som köps i Norge.

Klimateffekten av elbilssatsningen har ifrågasatts.

Energimyndigheten

Hållbarhetsfrågor

- Biobränslemarknaderna domineras av demokratier.
- Motsatsen gäller utvinningen av fossila bränslen, exklusive kol
- Biodrivmedel fortfarande <1% av global energianvändning
- Hållbarhetskrav ställs på biobränslen, men ännu ej på fossila bränslen.
- Stor del av världens eltillväxt prognostiseras tyvärr från kol & gas
- Växthusgasminskningskravet inom FQD urvattnades samtidigt som det infördes allt hårdare krav för biodrivmedel genom ILUC-direktivet och EU:s senaste uppdatering av statsstödsregler.
- Konkurrens om mark (mat) och vattenresurser, liksom hot mot biologisk mångfald är reella.
- Men genom fossila bränslen hotas allt detta och mycket mer via klimatförändringarna.

There is no planet B!

Energimyndigheten

Tack!

E-post: paul.westin@energimyndigheten.se

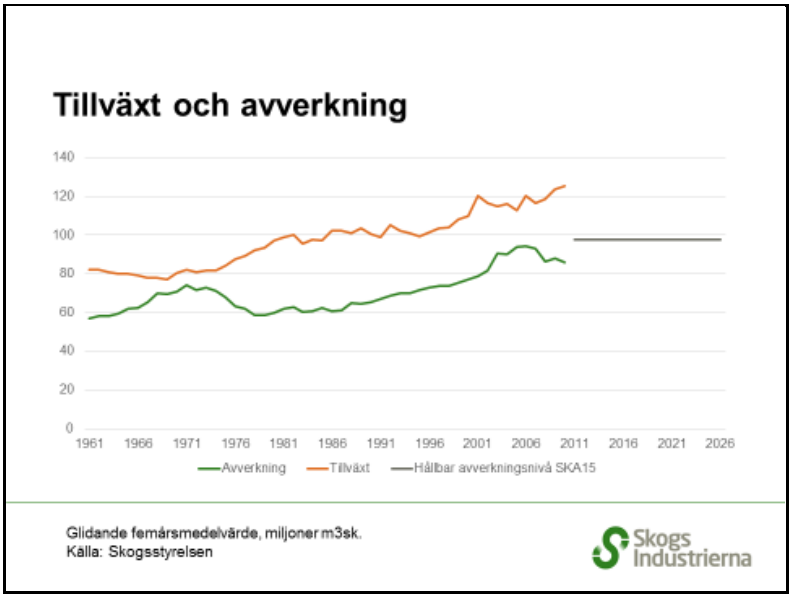
Telefon: 016-544 20 58

www.energimyndigheten.se

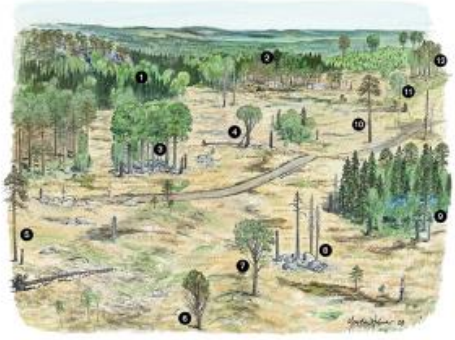
Energimyndigheten

Bilder som Linda Eriksson och Karolina Boholm visade under sin presentation på seminariet om en fossiloberoende transportsektor

Planer inför framtiden
Bioekonomi
Beslutet klart: SCA investerar nästan 8 miljarder i Östrand
Södra miljardinvesterar Väröbruk
Skogs Industrierna


Tillväxt och avverkning
140
120
100
80
60
40
20
0
1961
1966
1971
1976
1981
1986
1991
1996
2001
2006
2011
2016
2021
2026
Avverkning
Tillväxt
Hållbar avverkningsnivå SKA15
Glidande femårsmedelvärde, miljoner m3sk.
Källa: Skogsstyrelsen
Skogs Industrierna

Naturhänsyn i flera steg, generell hänsyn, frivilliga avsättningar och reservat



1. Kantzon. Hänsynskrävande biotop mot bergskant. 2. Hällmarksimpediment. 3. Naturvårdsträd, grova aspar, lövträdsgrupp. 4. Trädformig sälg. 5. Gammal tall med brandljud eller kulturspår. 6. Grov gammal en. 7. Trädformig rönn. 8. Död ved, torrträd. 9. Hänsynskrävande biotop. 10. Naturvårdsträd. 11. Lövträd. 12. Trädgrupp

Skogs Industrierna

Främja tillväxten i skogen

Ökad tillgång på råvara

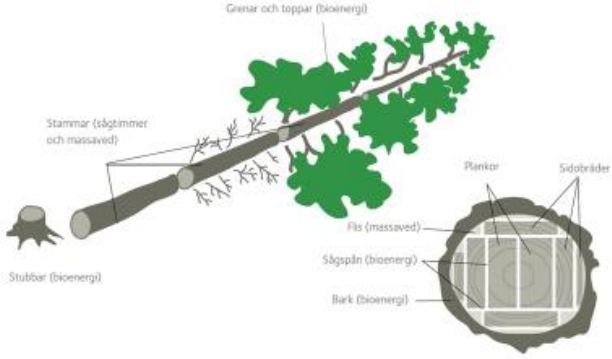
- Bättre föryngringar
- Förädlat plantmaterial
- Gödsling
- Nya trädslag
- Effektiv naturvård

Underlätta uttaget av biomassa från skogen

Enkla och rimliga hållbarhetskriterier

Skogs Industrierna

Trädets beståndsdelar och användning



Skogs Industrierna

Skogsbränslebalans, TWh

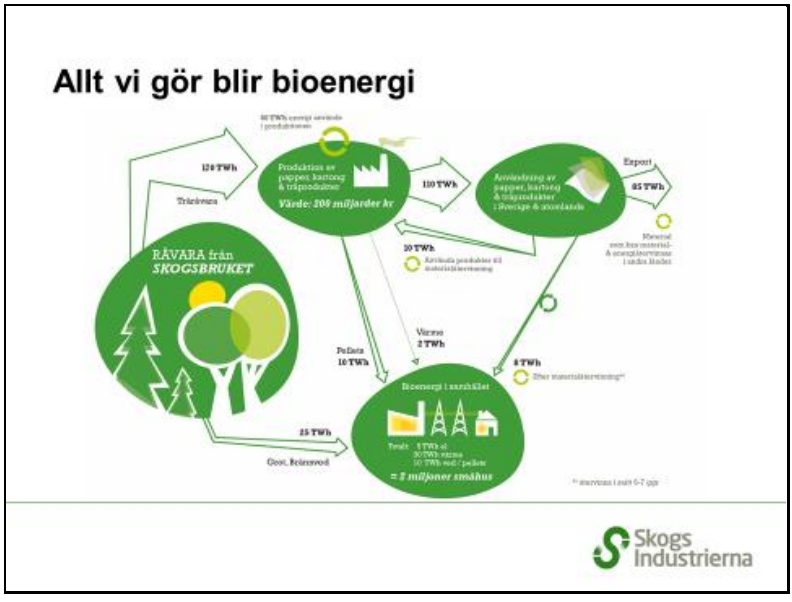
	Användning 2007	Användning 2013	Potential 2020-2029
Grot	7,3	10,6	44,5
Stubbar	0	0,3	28,1

Vad är rimligt?

Källa: Skogsstyrelsen, SKA15

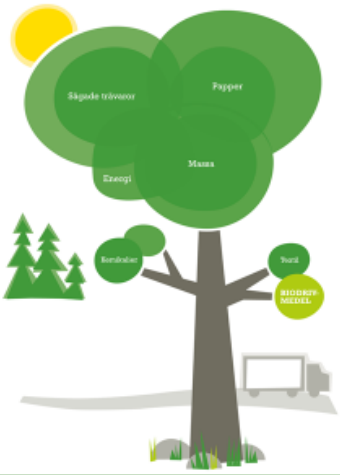
Skogs Industrierna

Skogsråvara känsligt för transportkostnader
• Effektivare fordon gynnar tillgången på skogsråvara
• Skatt på avstånd innebär mer råvara kvar i skogen
• Underhåll på järnväg är en förutsättning
• Sjöfart är oftast inget alternativ


Allt vi gör blir bioenergi
120 TWh
Tränävara
Produktion av pappet, kartong & träprodukter
Värde: 200 miljarder kr
110 TWh
Export
85 TWh
10 TWh
RÅVARA från SKOGSBRUKET
Värme 2 TWh
Pellets 10 TWh
8 TWh
Bioenergi i samhället
25 TWh
Gest. Brännved
≈ 2 miljoner småhus
Skogs Industrierna

Biodrivmedel från skogen

Effektivt förädlande av bi- och restprodukter från skogen kan ge hållbara drivmedel för framtidens transporter



Skogs Industrierna

Så får vi mer biobränslen från skogen

- Tillväxthöjande åtgärder i skogen
- Konkurrenskraftiga sågverk (driver avverkning)
- Konkurrenskraftig massa- och pappersindustri (möjliga biprodukter)
- Effektiva transporter utan avståndsbeskattning
- Statsstödsregler som skiljer på fossil och förnybar koldioxid
- Minskad byråkrati – t ex hållbarhetskriterier

Skogs Industrierna

Frågor om biobränsle och biodrivmedel:
Helena Sjögren, 072-585 72 35
helena.sjogren@skogsindustrierna.org
Frågor om skogsbruk:
Linda Eriksson, 070-670 72 09
linda.eriksson@skogsindustrierna.org
Frågor om transportpolitik:
Karolina Boholm , 070-202 98 69
karolina.boholm@skogsindustrierna.org
Skogs industrierna

Bilder som Carl Carlsson visade under sin presentation på seminariet om en fossiloberoende transportsektor

Vägen till en fossiloberoende sjöfart

Trafikutskottet 02.12.2015

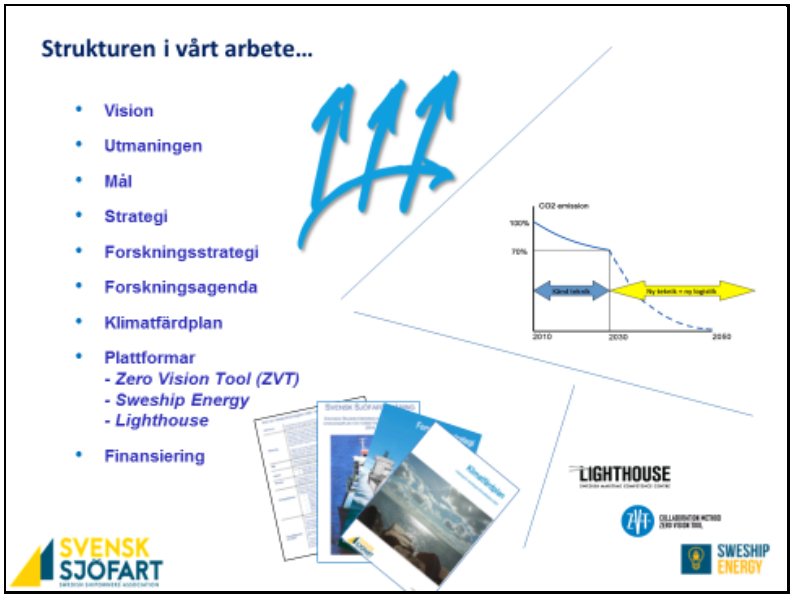
Carl Carlsson, Forskning och Innovation, Föreningen Svensk Sjöfart

SVENSK SJÖFART

Sammanfattning

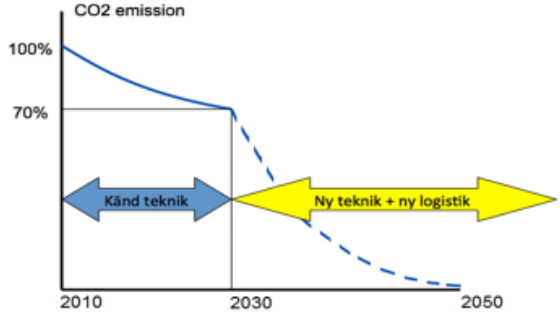
- Sjöfarten är i stort behov av **ökade statliga medel för forsknings- och demonstrationsprojekt**.
- För en bredare och snabbare omställning inom sjöfarten, måste olika **Finansiella Mekanismer** skapas som styr åt samma håll.

SVENSK SJÖFART


Strukturen i vårt arbete…
Vision
Utmaningen
Mål
Strategi
Forskningsstrategi
Forskningsagenda
Klimatfärdplan
Plattformar
- Zero Vision Tool (ZVT)
- Sweship Energy
- Lighthouse
Finansiering
CO2 emission
100%
70%
2010
2030
2050
LIGHTHOUSE
SWESHIP ENERGY
SVENSK SJÖFART

Utmaningen
Ökad välfärd
Ökad tillväxt
Ökad konkurrenskraft
Minskad negativ påverkan på miljö, hälsa och klimat
SVENSK SJÖFART

Klimatfärdplan



SVENSK SJÖFART

Plattformar

Industri-forskning

LIGHTHOUSE

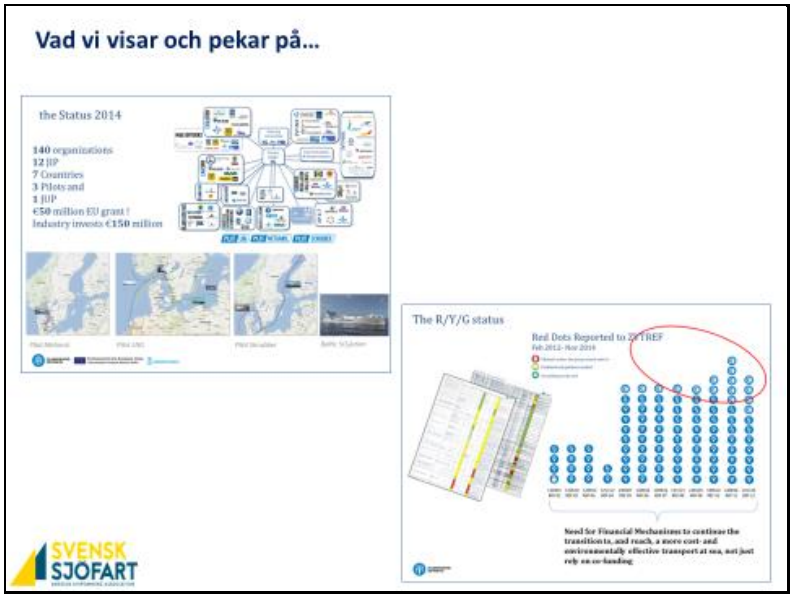
Demonstrations-/ industriprojekt

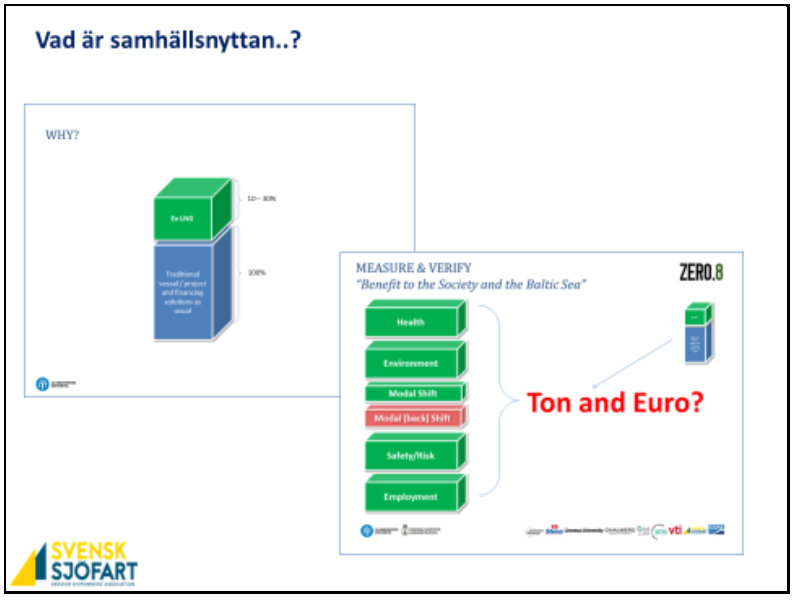
COLLABORATION METHOD ZERO VISION TOOL

Ökad energieffektivitet

SWESHIP ENERGY

SVENSK SJÖFART


Vad vi visar och pekar på...
the Status 2014
140 organizations
12 JIP
7 Countries
3 Pilots and
1 JUP
€50 million EU grant !
Industry invests €150 million
The R/Y/G status
Need for Financial Mechanisms to continue the transition to, and reach, a more cost- and environmentally effective transport at sea, not just rely on co-funding
SVENSK SJÖFART


Vad är samhällsnyttan..?
WHY?
Ex LNG
Traditional vessel / project and financing solutions as usual
MEASURE & VERIFY
"Benefit to the Society and the Baltic Sea"
ZERO.8
Health
Environment
Modal Shift
Modal [back] Shift
Safety/Risk
Employment
Ton and Euro?
SVENSK SJÖFART

Lågt hängande frukt…

Example – LNG_4 Solution (nb)

Change in emissions per year

Results	LNG-ship	Alt. Ship 1	Alt ship 2	
CO2 eqv	7300	11900	8300	tonne
SO2	900	7500	5200	kg
NOx	42900	278000	199000	kg
PM2.5	1380	8830	6300	kg
Fuel use	115	161	115	Tl

Results	LNG-ship relative alt ship 1	LNG ship relative alt ship 2	
Human health	530-2500	340-1700	M€
Climate	31-320	7-77	M€
Crop	25	17	M€
Sum	570-2900	360-1800	M€

Example –LNG-Conv (Retrofit)

Results	LNG ship relative alt ship	
Human health	300-1900	M€
Climate	7-77	M€
Crop	19	M€
Sum	410-2000	M€

SVENSK SJÖFART

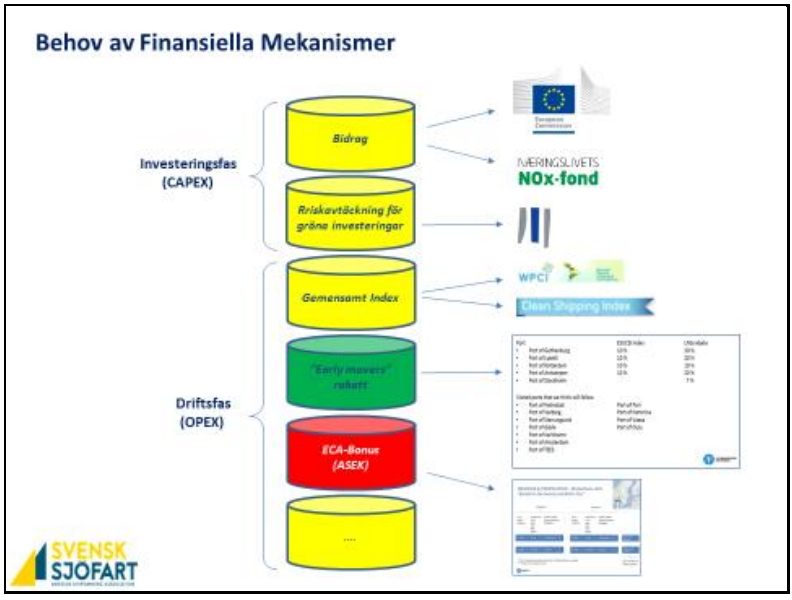
Övergripande statusrapport

Plattformar
- *ZVT (the Roadmap by HELCOM, CBSS..)*
- *Lighthouse*
- *Sweship Energy*

Olika tekniklösningar (Piloter)
- *Infrastruktur för alternative bränslen*
- *Methanol*
- *LNG*
- *Skrubbers (closed lope)*
- *Batterier*
- …

Finasiella Mekanismer
- *Bidrag*
- *Finansiella Instrument (Riskavtäckningsfond)*
- *Index*
- *"Early movers" rabatter*
- *ECA-Bonus (ASEK)*
- …

SVENSK SJÖFART


Behov av Finansiella Mekanismer
Investeringsfas
(CAPEX)
Bidrag
Riskavtäckning för gröna investeringar
Driftsfas
(OPEX)
Gemensamt Index
"Early movers" rabatt
ECA-Bonus
(ASEK)
....
NÄRINGSLIVETS
NOx-fond
WPCI
Clean Shipping Index
SVENSK
SJÖFART

Finansiella Mekanismer – som utgår från samma beräkning av samhällsnytta kommer tillsammans få en styrande effekt
Myndigheter
Mäklare
Hamnar
Samhällsnytta
(ZVT/JUP 0,8)
Rederier
Lastägare
Finansiella
Institut
SVENSK
SJÖFART

Sjöfarten måste få hjälp på sin resa - FoU-medel!

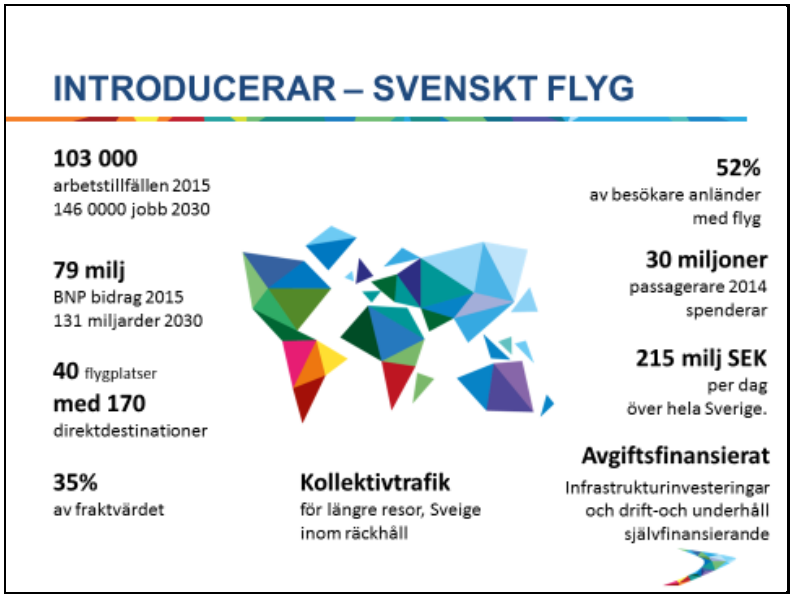
2016: Det statliga stödet till sjöfartsforskning uppgår till 100 MSEK. Motsvarande belopp motfinansieras av sjöfartsnäringen.

2030: Det statliga stödet till sjöfartsforskning uppgår till 300 MSEK. Motsvarande belopp motfinansieras av sjöfartsnäringen. Större Europeiska forskningsprojekt är etablerade så den totala forskningsbudgeten uppgår till 1 200 MSEK.

2050: Det statliga stödet till sjöfartsforskning uppgår till 500 MSEK. Motsvarande belopp motfinansieras av sjöfartsnäringen. Större Europeiska forskningsprojekt är etablerade så den totala forskningsbudgeten uppgår till 2 000 MSEK.

www.sweship.se
www.zerovisiontool.com
www.sweshipenergy.se
www.lighthouse.nu

Bilder som Anna Wilson visade under sin presentation på seminariet om en fossiloberoende transportsektor



INTRODUCERAR – SVENSKT FLYG

103 000
arbetstillfällen 2015
146 0000 jobb 2030

79 milj
BNP bidrag 2015
131 miljarder 2030

40 flygplatser
med 170
direktdestinationer

35%
av fraktvärdet

52%
av besökare anländer
med flyg

30 miljoner
passagerare 2014
spenderar

215 milj SEK
per dag
över hela Sverige.

Kollektivtrafik
för längre resor, Sveige
inom räckhåll

Avgiftsfinansierat
Infrastrukturinvesteringar
och drift-och underhåll
självfinansierande

KLIMATUTMANINGEN

1 promille
Sveriges andel
av globala
utsläppen

2%
Globala flygets del av global
CO2

EU / FN - ICAO
Samordnar
handelssystem

2°C

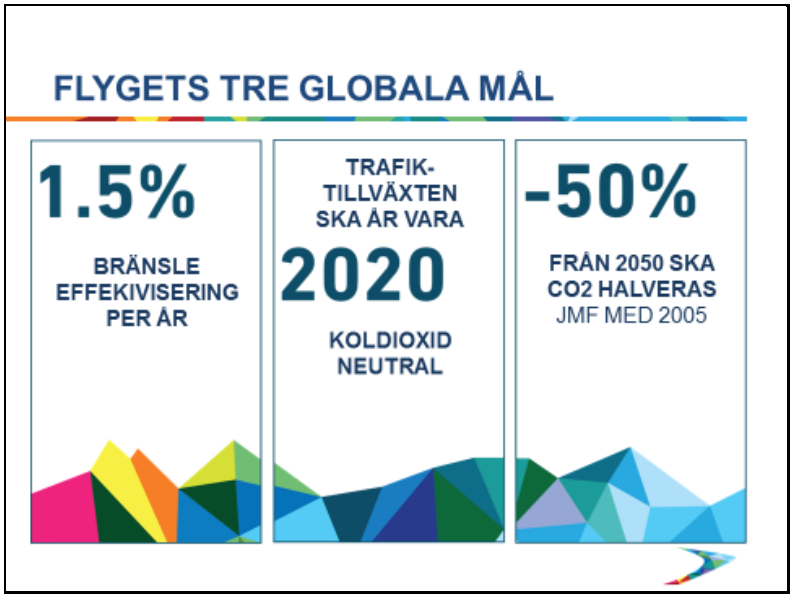
0,9% CO2
Inrikes flyg

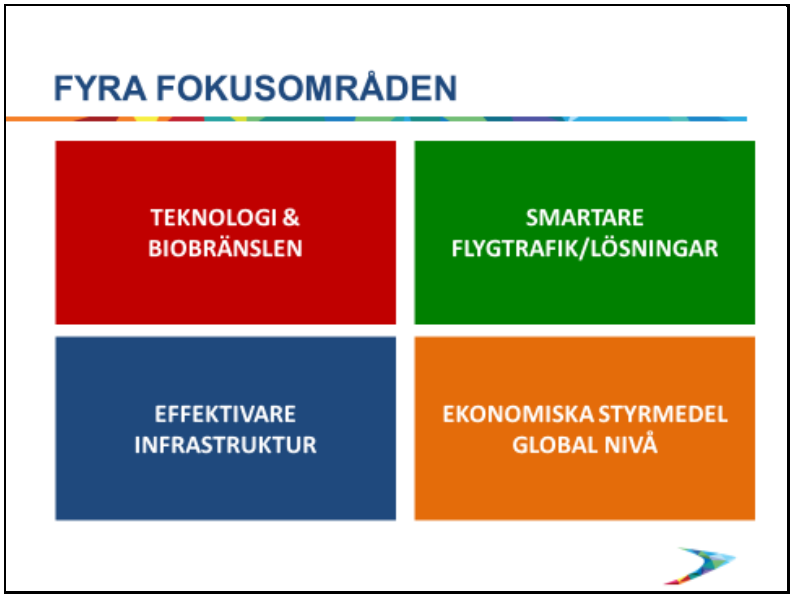
4,1% CO2
Utrikesflyg

2008
Global färdplan
Lokala satsningar

3 > 4

Globala mål **Fokusområden**


FLYGETS TRE GLOBALA MÅL
1.5%
BRÄNSLE EFFEKIVISERING PER ÅR
TRAFIK-TILLVÄXTEN SKA ÅR VARA
2020
KOLDIOXID NEUTRAL
-50%
FRÅN 2050 SKA CO2 HALVERAS
JMF MED 2005


FYRA FOKUSOMRÅDEN
TEKNOLOGI & BIOBRÄNSLEN
SMARTARE FLYGTRAFIK/LÖSNINGAR
EFFEKTIVARE INFRASTRUKTUR
EKONOMISKA STYRMEDEL GLOBAL NIVÅ

TEKNOLOGI & SMARTA LÖSNINGAR
LIGHTWEIGHT CABIN EQUIPMENT
RETRO-FITTING WINGLETS
TABLET COMPUTERS REPLACING PILOT MANUALS
SLIMLINE SEATS - LOWER WEIGHT
TAXIING ON ONE ENGINE
FIXED ELECTRICAL GROUND POWER

BIOBRÄNSLE
Storskaligt införande kan gå snabbt:
• Biobränslena innebär ca 80 % lägre koldioxidutsläpp över en livscykel jämfört med Jet A-1
• 40 tankställen för flyg i Sverige (2 500 för bilar)
• Flyget måste inkluderas i breda energidiskussioner om hur hela transportsektorn kan bryta beroendet av fossila bränslen.
• Dessutom finns behov av statligt stöd för att Sverige ska få till en storskalig produktion av förnybart flygbränsle
• STÖD VÅR AMBITION, KÖP BIO-BILJETTER!
ALTERNATIVE FUEL

VI BEHÖVER STÖD OCH SAMVERKAN!
STÖD OCH SAMVERKAN FORSKNING OCH INNOVATION I NY TEKNIK OCH MATERIAL
FLYGET ÄR LÅNGVÄGA KOLLEKTIVTRAFIK INTERMODALITET
MARKNADSBASERAT HANDELSYSTEM FÖR UTSLÄPPSRÄTTER GENOM ICAO
UTVECKLA FLYGTRAFIKLEDNING HÅLLBART LUFTRUM
EUROPAS BÄSTA REGELVERK FÖR LUFTFART
BIOBRÄNSLEN Köp Bio-biljettter!

Färdplan fossiloberoende luftfart
TACK!
www.svensktflyg.se

Bilder som Helene Samuelsson visade under sin presentation på seminariet om en fossiloberoende transportsektor

Tryck: Elanders, Vällingby 2016