

Motion till riksdagen 2016/17:2657

av **Lars-Axel Nordell m.fl. (KD)**

Minskade utsläpp från trafiken

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka cykelanvändningen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten för arbetsgivare att subventionera cykel- och kollektivtrafikresor till och från arbetet utan att det räknas som skattepliktig löneförmån och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om modernisering av reseavdraget och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa kvotplikt för drivmedel inom den tunga vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera användningen av biogas och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av laddningsinfrastruktur för el- och hybridbilar och tillkännager detta för regeringen.

Fossiloberoende fordonsflotta

I transportsektorn kvarstår stora utmaningar med att kraftigt minska utsläppen av koldioxid, partiklar och andra miljögifter. Därför krävs politiska initiativ för att minska utsläppen från trafiken.

Sverige ska minska utsläppen från transporterna och bryta beroendet av fossila drivmedel. Vår vision är en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen till 2030.

Inrikestransporterna står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp.

Energianvändningen i transportsektorn har på senare år minskat men fossila bränslen är fortfarande basen och stod för 88 procent av energianvändningen i inrikestransporterna

under 2014. Transportsektorn har den största nationella påverkan på klimatet och är den sektor som är mest importberoende av energiråvara.

Kristdemokraterna vill införa ett så kallat bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. För att skapa enkelhet för den enskilde bilköparen förordar vi ett system med tydliga miljöklasser A–G, där A–C ger olika nivåer av bonus och E–G olika nivåer av avgifter. Ett sådant system kan enkelt modifieras till att också ta hänsyn till utsläpp av avgaser och partiklar. Systemet bör utformas så att nettoeffekten för staten är positiv, såsom i 2030-sekretariatets förslag, där nettovinsten beräknas till omkring 700 miljoner per år.

För att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2050 behövs fler politiska insatser för att påskynda omställningen till en mer fossilfri transportsektor.

Mer cykel och kollektivtrafik

Cykling har stor utvecklingspotential med goda miljö- och klimatteffekter såväl som hälsoeffekter. Cykeln måste på ett tydligare sätt ses som ett eget trafikslag och prioriteras högre i stadsplanering och infrastrukturinvesteringar. Det har visat sig att när så sker så ökar också cyklingen markant.

Vi föreslår att det ska tillsättas en utredning om att skapa möjlighet för arbetsgivare att subventionera cykel- och kollektivtrafikresor till och från arbetet utan att det räknas som skattepliktig löneförmån, alternativt göra det möjligt med bruttolöneavdrag för kollektivtrafikbiljetter.

Moderniserat reseavdrag

En övergång till ett avståndsbaserat reseavdragssystem är eftersträvansvärt av främst miljö- och klimatskäl, men även av förenklingsskäl och för att minska det överutnyttjande som förekommer. Dock bör en sådan övergång ske på ett sådant sätt att de som bor där tillgång till kollektivtrafik saknas fortsatt bör ha ett reseavdrag i paritet med dagens. En övergång till ett avståndsbaserat system behöver också ta hänsyn till kollektivtrafikens olika taxsystem för att inte medföra orimliga effekter.

I årets budgetmotion föreslår Kristdemokraterna att milersättningen höjs till 22 kronor, samtidigt som gränsen för reseavdraget höjs till 12 000 kronor.

Den tunga vägtrafiken

Den tunga vägtrafiken är en stor källa till koldioxidutsläpp. En ökad andel förnybara drivmedel är önskvärd och därför vill vi stimulera investeringar i produktion och distribution av sådana drivmedel. För att investeringarna ska komma till stånd behövs långsiktiga spelregler på marknaden, vilket förutsätter att de styrmedel som används är i harmoni med EU:s regelverk. Vi förordar därför ett system med kvotplikt för drivmedel till tunga fordon. Kvotplikten innebär att varje distributör av tunga fordonsbränslen

måste se till att en viss andel av de bränslen de säljer är förnybara. Det framgångsrika systemet med elcertifikat kan fungera som förebild. Samtidigt ska drivmedlen uppfylla högt ställda krav på annan miljö- och hälsopåverkan.

För att ett nytt bränsle ska slå igenom i branschen måste man kunna lita på att det går att tanka överallt. Biogas, inte minst i flytande form, är på många sätt ett smartare alternativ, både ur klimat- och hälsosynpunkt, än de biobränslen som kan användas i dagens lastbilar. För att få in biogasen på allvar behöver därför produktionen stimuleras, liksom utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa. För att säkra tillgången på organiskt avfall till rötningen krävs också en effektivare källsortering i kommunerna.

Den offentliga sektorn har en viktig roll som normerande för åkeribranschen och bussbranschen. Vid upphandlingar ska det anges vilken miljöprestanda som ska uppnås, snarare än vilken typ av fordon eller bränsle som ska användas. Uppföljningen av kraven behöver också förbättras; här är privata företag idag bättre. Straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen behöver ses över i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. En möjlighet kan vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets- och arbetstidsregler.

Utbyggnad av laddningsinfrastruktur

Elbilar har en stor utvecklingspotential. Satsning på laddningsstolpar är angeläget liksom att de olika sätten att ladda underlättas genom teknikutveckling och samordning mellan företag som tillhandahåller system. Ytterligare satsningar bör göras så att elbilar blir ett attraktivt alternativ för fler hushåll och företag.

Försäljningen av elhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt på senare år. För att uppmuntra konsumenter att köpa elhybrider och elbilar är det viktigt att laddningsinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Det stora hindret för ökad andel elbilar idag är osäkerheten som följer med den hittills dåligt utbyggda infrastrukturen. Vi föreslår fortsatt stöd till investeringar i laddningsinfrastruktur. Stödet ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet och ska kunna användas till publikt tillgängliga laddningsstolpar för såväl snabbaddning som normalladdning.

Lars-Axel Nordell (KD)

Annika Eclund (KD)

Aron Modig (KD)

Magnus Oscarsson (KD)

Emma Henriksson (KD)

Roland Utbult (KD)