

Trafikutskottets yttrande 2023/24:TU4y

Regeringens klimathandlingsplan

Till Miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade den 8 februari 2024 att ge trafikutskottet möjlighet att yttra sig över skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll och följdmotionerna i de delar som berör utskottets beredningsområde.

Trafikutskottet yttrar sig över skrivelsen i de delar som rör transportfrågor och kommittémotionerna 2023/24:2817 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkandena 13–16, 18, 20–21 och 23, 2023/24:2815 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) yrkandena 1, 3, 6–8, 23–30, 33–38 och 40–44 samt 2023/24:2819 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 9, 16, 89, 91–94, 96–99, 101–103, 106, 109–111, 113, 116, 117, 124, 126–128 och 130–133.

I yttrandet framhåller utskottet att Sverige ska bedriva en ambitiös och effektiv klimatpolitik liksom att de globala ansträngningarna för att minska utsläppen av växthusgaser behöver öka. Trafikutskottet anser att miljö- och jordbruksutskottet bör föreslå att riksdagen avslår motionsförslagen.

I yttrandet finns fyra avvikande meningar (S, V, C, MP).

Utskottets överväganden

Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll

Skrivelsen

I den svenska klimatlagen (2017:720) föreskrivs att regeringen vart fjärde år ska ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Handlingsplanen ska lämnas till riksdagen året efter det att ordinarie val till riksdagen har hållits. Regeringens skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll är den andra klimatpolitiska handlingsplan som regeringen överlämnar till riksdagen. I skrivelsen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. Skrivelsen bygger på en överenskommelse mellan Kristdemokraterna, Liberalerna, Moderaterna och Sverigedemokraterna.

Nedan behandlas i huvudsak regeringens redovisning i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde.

Övergripande styrning för en fossilfri transportsektor

Regeringen bedömer att utsläppen från inrikes transporter behöver vara i princip noll senast 2045 för att Sverige ska kunna nå det långsiktiga klimatmålet. I skrivelsen anger regeringen att det i huvudsak bör ske genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Regeringen framhåller att omställningen måste ta hänsyn till de varierande territoriella förutsättningarna i landet så att måluppfyllelsen grundläggande tillgänglighet kan upprätthållas även i glesbygd- och på landsbygden. Dessutom påminner regeringen om att omställningen av transportsektorn behöver ta hänsyn till beredskap och att undantag kan behöva göras för bl.a. blåljus- och militärtransporter.

Regeringen bedömer vidare att samordningen av transportsektorns klimatomställning behöver stärkas. Av den anledningen anser regeringen därför att en myndighet bör få i uppgift att samordna sektorns arbete med att ställa om så att transportsektorn når i princip noll växthusgasutsläpp senast 2045.

I skrivelsen gör regeringen vidare bedömningen att Sverige bör ta en aktiv roll inom internationella klimatsamarbeten på transportområdet för att driva på för en global omställning av transportsektorn till i princip nollutsläpp och för ökad export av svenska produkter och tjänster med liten klimatpåverkan.

Elektrifiering av fordonsflottan

I skrivelsen framhåller regeringen att elektrifiering av fordonsflottan är av stor betydelse för att kraftigt minska de globala utsläppen av växthusgaser. Regeringen anför att tekniken för att få ner utsläppen från vägfordon hela vägen till i princip noll utsläpp finns på plats men att omställningen av fordonsflottan behöver accelerera. I skrivelsen presenterar regeringen åtgärder som behöver vidtas för att påskynda omställningen till nollutsläppsfordon.

Regeringen bedömer att det bör införas en tillfällig skrotningspremie för äldre bilar med förbränningsmotor och föreslog därför i budgetpropositionen för 2024 att medel tillförs för detta. Premien bör enligt regeringen vara villkorad med köp eller leasing av en elbil.

Regeringen bedömer vidare att ett tillfälligt stöd till företag, kommuner och regioner bör införas för att stimulera marknadsintroduktion av eldrivna lätta lastbilar. Av den anledningen föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2024 att medel tillförs för det ändamålet.

I skrivelsen framhåller regeringen att det bör skapas en möjlighet för personer med körkortsbehörighet B att under vissa förutsättningar framföra fordon med en totalvikt som inte överstiger 4 250 kilogram, om fordonen drivs med el, biogas eller vätgas och används för transport av gods utan släpvagn. Regeringen uppger att den ska verka för att EU:s körkortsdirektiv förändras så att ett undantag kan införas och avser att se över möjligheten att införa en sådan möjlighet även innan en revidering finns på plats. Vidare lyfter regeringen fram att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att utforma en försöksverksamhet på området. Uppdraget skulle redovisas senast den 8 mars 2024.

Regeringen bedömer vidare att det behövs fortsatt stöd till marknadsintroduktion av ellastbilar, miljölastbilar och elbussar. Av den anledningen föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2024 att medel tillförs för det ändamålet.

I skrivelsen lyfter regeringen vidare fram att en fordonsmärkning för lätta fordon bör införas för att främja konsumenters val av klimatsmarta fordon. Regeringen framhåller att utöver utsläpp ur avgasröret bör märkningen även redovisa fordonens energieffektivitet och livscykelutsläpp. Av den anledningen menar regeringen att det bör analyseras hur beräkningarna av livscykelutsläpp för fordon kan förbättras liksom hur fordonsmärkningen kan utformas på ett lättbegripligt sätt.

Laddinfrastruktur för vägtransporter

Regeringen framhåller att tillgång till laddstationer med rätt effekt, på rätt plats och till ett rimligt pris är avgörande för en omfattande elektrifiering av vägtransporter. I skrivelsen konstaterar regeringen att marknaden inte på egen hand kommer att ta Sverige mot en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur i hela landet. Vidare konstaterar regeringen att det bör vara lätt att ladda i nära anslutning till

hemmet oavsett boendeform och att det bör finnas tillförlitlig, robust och kapacitetsstark snabbladdning längs större vägar i hela landet, samt vid t.ex. depåer och terminaler för att möjliggöra elektrifieringen av tunga fordon. Regeringen bedömer att antalet laddbara fordon som behöver laddning kommer att öka kraftigt under de kommande åren. I skrivelsen presenterar regeringen åtgärder i tre paket för att komma över hinder för att möjliggöra en väl fungerande laddinfrastruktur:

- stärka styrningen, samordningen och mobiliseringen av aktörer
- ge effektiva stöd till investeringar och drift
- möjliggöra en snabb och effektiv utbyggnad.

Regeringen bedömer att eldrivna transporter bör möjliggöras i hela landet genom en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur. Laddinfrastruktur bör byggas ut i en sådan takt att den bidrar till en snabb elektrifiering av transportsektorn. En viktig utgångspunkt bör vara att det ska vara lätt att ladda i nära anslutning till hemmet oavsett boendeform. Elektrifieringen av tunga transporter bör främjas genom utbyggnad av laddinfrastruktur vid t.ex. depåer och terminaler och genom att det görs möjligt att snabbladda längs större vägar i hela landet. Regeringen har i budgetpropositionen för 2024 föreslagit att medel tillförs för det ändamålet.

Vidare framhåller regeringen att det finns behov av att förtydliga och förstärka statens arbete med laddinfrastruktur och att Energimyndigheten bör få i uppgift att samordna frågor om laddinfrastruktur. Enligt regeringen bör Energimyndigheten samordna insatser som syftar till att främja en användarvänlig och ändamålsenlig utbyggnad, samt mobilisera relevanta aktörer. Dessutom bör myndigheten få ett samlat ansvar för statistik för laddinfrastruktur och få stöd av andra berörda myndigheter i dessa delar. Regeringen har föreslagit att myndigheten tillförs resurser för detta ändamål i budgetpropositionen för 2024. Utöver detta bör ansvaret för stöden till laddinfrastruktur samlas på ett tydligare sätt än i dag.

I skrivelsen understryker regeringen att det ska vara lätt att ladda elfordon oavsett boendeform. Det bör därför utredas om och hur principen om tillträde till laddning kan införas i Sverige. Tillgången till laddning nära hemmet behöver kraftigt stärkas. Det bör även analyseras hur fastighetsägare kan få bättre förutsättningar för installation av laddpunkter, exempelvis genom att möjligheter som finns i EU:s statsstödsregler nyttjas bättre. Förutsättningarna för att installera laddinfrastruktur inom ramen för gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening bör förbättras. En utredning har tillsatts för att bl.a. analysera om gällande regelverk är ändamålsenligt och, om utredningen bedömer att det behövs, lämna författningsförslag.

Regeringen framhåller att utbyggnaden av publik laddinfrastruktur bör öka och har därför i budgetpropositionen för 2024 föreslagit att investeringsstödet Klimatklivet förstärks bl.a. för detta ändamål. Stöden till laddinfrastruktur bör fortsätta att effektiviseras så att stöd går till en kostnadseffektiv utbyggnad av laddinfrastruktur på rätt plats och av rätt typ i varje del av landet. Relevanta

myndigheter bör enligt regeringen analysera hur en ändamålsenlig och rikstäckande laddinfrastruktur med snabbaddare kan säkerställas.

I skrivelsen framför regeringen att utbyggnaden av en ändamålsenlig laddinfrastruktur för tunga transporter bör öka för att gå i takt med marknadsutvecklingen. I budgetpropositionen för 2024 har regeringen därför föreslagit en ökad satsning på stöd till sådan laddinfrastruktur. Stödnivåer bör enligt regeringen ses över för att hög kostnadseffektivitet ska kunna upprätthållas.

Regeringen gör vidare bedömningen att anslutning av laddinfrastruktur till elnätet bör underlättas och att hinder för åtkomst till mark för laddstationer bör analyseras med utgångspunkten att förutsättningarna för att få marktillgång bör förbättras.

Regeringen lyfter också fram att elvägar kan bli ett komplement till annan laddinfrastruktur för både lätta och tunga eldrivna fordon. Arbetet med erfarenhetsutbyte genom innovationspartnerskapen med Tyskland och Frankrike bör enligt regeringens mening fortsätta.

Ökad transporteffektivitet

I skrivelsen framhåller regeringen att det utöver genom elektrifiering, effektivare fordon och hållbara fossilfria drivmedel finns en potential att minska transporternas utsläpp av växthusgaser med åtgärder som ökar transporteffektiviteten. Samtidigt lyfter regeringen fram att med en ökad effektivitet ökar även tillgången till el för andra ändamål vilket kan bidra till en snabbare klimatomställning för samhället i stort. Regeringen framhåller att förutsättningarna för ökad transporteffektivitet skiljer sig åt mellan olika delar av landet. Inom och mellan städer finns ofta bättre möjligheter för t.ex. ökad kollektivtrafik, samordnade godstransporter och överflyttning till mer effektiva transportsätt än i glesbygd- och på landsbygden. Vidare menar regeringen att transportinfrastrukturen exempelvis ofta är mer utbyggd för andra alternativ än biltrafik inom och mellan städer. Regeringen pekar på att aktiva transporter är ett hållbart och hälsosamt sätt att transportera sig. Cykling bidrar även till minskade utsläpp av växthusgaser om det ersätter transporter med fossila bränslen. Regeringen framhåller att för att öka transporteffektiviteten krävs insatser och åtgärder från många håll. Transportinfrastrukturplaneringen är en del men medborgare och företag behöver också få bättre förutsättningar att göra smarta transportval.

Regeringen bedömer att förutsättningarna och villkoren för statlig medfinansiering av kostnadseffektiva och additionella steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen bör förtydligas. Av den anledningen anser regeringen att en eller flera myndigheter bör få i uppdrag att ta fram en åtgärds katalog för samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva steg 1- och 2-åtgärder med fokus på steg 2-åtgärder som kan bidra till att minska behovet av mer kostsamma infrastrukturåtgärder.

Vidare gör regeringen bedömningen att beskattningen av den tunga godstrafiken kommer att behöva ses över på sikt. Det finns anledning att fortsätta analyserna av ett avståndsbaserat system för beskattning av tunga gods-transporter på väg som beaktar Sveriges olika geografiska förutsättningar och som tillsammans med övriga styrmedel bl.a. ger tydliga incitament för användning av nollemissionsfordon utan att missgynna tidigare investeringar i tunga fordon. Samtidigt bör ett sådant system, till skillnad från effekter som kan uppstå i dagens system, utformas konkurrensneutralt så att man betalar lika mycket för utländska fordon som för svenska, baserat på faktisk körd sträcka. Ett tak för beskattningen ska innebära att följderna inte blir att kostnaden för svenska åkare ökar relativt dagens beskattning. Ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter kan enligt regeringen på sikt bidra till bättre kontroll och därmed bättre efterlevnad av beskattning av tunga godsfordon också för lastbilar från andra länder. Genom att kontrollerna av cabotage-transporter som utgörs av tung trafik på svenska vägar intensifieras bör man kunna komma åt miljömässigt sämre fordon, som inte lever upp till kraven och som därför inte bör trafikera svenska vägar.

I skrivelsen lyfter regeringen även fram att det statliga investeringsstödet för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart (tidigare benämnt ekobonus) syftar till att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, sjöfart eller intermodala transporter och avser att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar. Regeringen informerar också om att det för närvarande pågår en notifiering av stödet då Europeiska kommissionen behöver godkänna det.

Vidare framhåller regeringen också att de längre och tyngre transporterna ökar, vilket minskar växthusgasutsläppen. Den 31 augusti 2023 trädde nya regler för längre fordon i kraft som innebar att det blev tillåtet att köra lastbilar på upp till 34,5 meter på vissa utpekade vägar. Därmed beräknas koldioxidutsläppen från de tunga vägtransporterna minska med 4–6 procent. Regeringen framför att infrastrukturen nu anpassas för att det ska gå att framföra tyngre fordon och att vägnätet med den högsta bärighetsklassen (BK4) utökas, vilket är viktigt för att möjliggöra effektivare lastbilstransporter.

I skrivelsen lyfter regeringen vidare fram att järnvägen är ett betydelsefullt och kapacitetsstarkt trafikslag och att effektivare användning bidrar till ökad transporteffektivitet. Regeringen framhåller att kapacitetstilldelningsprocessen ses över för att möjliggöra en ökad användning av tillgänglig kapacitet och förenkla för gränsöverskridande trafik.

Fossilfritt flyg

Regeringen framhåller att flyget har en viktig roll för att tillhandahålla tillgänglighet för privatpersoner och företag och för att människor ska kunna bo, leva och verka i hela landet. Regeringen bedömer dock att flygets klimatomställning behöver utvecklas. På kort sikt bör flyget huvudsakligen ställa om genom en övergång till fossilfria flygbränslen och effektivare

flygningar, men på längre sikt i ökande grad även genom en övergång till flygplan som drivs med el eller vätgas. Sverige och EU bör fortsätta att driva på inom ICAO så att utsläppen från den internationella luftfarten minskar i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Regeringen bedömer även att inblandningen av fossilfria flygbränslen är av central betydelse för flygets klimatomställning. Sverige bör verka för en effektiv prissättning av flygets klimatpåverkan som främjar hållbara och fossilfria drivmedel. Därutöver bör samverkan öka för att samordna arbetet med produktion och distribution av fossilfria drivmedel för bl.a. flyget.

I skrivelsen framför regeringen att krav på minskad klimatpåverkan bör övervägas i samband med stödgivning till icke-statliga flygplatser. Vidare bedömer regeringen att det behövs skapas förutsättningar för introduktion av elflyg i Sverige och att ett marknadsintroduktionsstöd för inköp eller finansiell leasing bör analyseras i takt med att marknaden för elflyg utvecklas.

Regeringen konstaterar också att flygets utsläpp på hög höjd, s.k. höghöjdseffekter, bör minska och framför att dessa utsläpp bör inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) när robusta mätmetoder för höghöjdseffekter utvecklas. Dessutom menar regeringen att det behövs vägledning till flygoperatörer så att dessa ska kunna bidra till att höghöjdseffekterna minskar.

Fossilfri sjöfart

I skrivelsen framhåller regeringen att sjöfarten spelar en viktig roll i transportsystemet genom att tillgodose effektiva transporter mellan världens kontinenter, länder, regioner och öar samt i våra skärgårdar.

Regeringen bedömer att sjöfartens globala klimatomställning behöver påskyndas genom effektivare fartyg, en ökad användning av hållbara sjöfartsdrivmedel, en omställning till fartyg med noll och nära nollutsläpp samt effektivare godstransporter. Sverige bör inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) driva på för globala krav på användning av fossilfria drivmedel och ett ambitiöst marknadsbaserat klimatstyrmedel i linje med Parisavtalets 1,5 gradersmål. Dessutom bör Sverige driva på för att samtliga växthusgasutsläpp och även mindre fartyg inkluderas i internationella regler för sjöfartens växthusgasutsläpp.

Regeringen lyfter fram att inblandningen av fossilfria sjöfartsbränslen är av central betydelse för sjöfartens klimatomställning och att ökad samverkan behövs för arbetet med produktion och distribution av fossilfria drivmedel för bl.a. sjöfarten.

I skrivelsen bedömer regeringen att ytterligare åtgärder bör vidtas för att stödja introduktionen av eldrivna fartyg. Det bör analyseras hur fartyg som drivs med el samt konvertering av fartyg till eldrift kan främjas på ett effektivt sätt. Regeringen påminner också om att Europeiska kommissionen för närvarande behandlar en ansökan om förlängning av Sveriges befintliga nedsättning av skatten på landström för större fartyg.

Regeringen anser vidare att utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för elektrobränslen i hamnar bör främjas och understryker att den offentliga sektorn bör använda de verktyg som finns för att stödja sjöfartens klimatomställning. Relevanta myndigheter bör fortsätta att skynda på omställningen av deras fartygsflotta där så är möjligt, och den nationella samordnaren för inrikes sjöfart bör få ett förlängt och förtydligt uppdrag att verka för en fossilfri sjöfartsnäring i Sverige.

Motionerna

Regeringens skrivelse har lett till att fyra följdmotioner har väckts, varav tre innehåller motionsyrkanden som berör trafikutskottets beredningsområde. Dessa redovisas nedan.

Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2023/24:2817 yrkande 13 att det krävs en kraftigt utbyggd järnväg för den gröna nyindustrialiseringen som sker i Sverige, inte minst i de norra delarna. Motionärerna pekar bl.a. på vikten av att färdigställa Norrbottniabanan och att satsa på nya stambanor.

I yrkande 14 i samma motion framför motionärerna att det är viktigt att fortsätta att främja överflyttning från flyg och väg till järnväg och sjöfart samt att stärka intermodaliteten i transportsystemet för att nå klimatmålen. Som exempel pekar motionärerna på den utökade satsning på miljökompensation för intermodala järnvägstransporter som gjordes av den förra regeringen.

Motionärerna framhåller vidare i yrkande 15 betydelsen av att satsa på ny kapacitet genom att anlägga nya stambanor och förstärka resurserna till väg- och järnvägsunderhåll. I motionen lyfts bl.a. fram att Sverige under lång tid har underinvesterat i vägar och järnvägar.

I yrkande 16 understryker motionärerna att laddinfrastrukturen måste byggas ut i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Motionärerna lyfter vidare i yrkande 18 fram behovet av en tydlig satsning på grönt flyg som bidrar till att reducera utsläppen från transportsektorn och till att stärka Sveriges konkurrenskraft på den internationella arenan.

I yrkande 20 framhåller motionärerna att bildelning behöver främjas och att ett första steg i detta är att ändra parkeringslagstiftningen så att kommuner får tilldela gatumark till bildelningstjänster. Motionärerna understryker att bildelning minskar utsläppen och frigör plats i det offentliga utrymmet.

Motionärerna anför vidare i yrkande 21 att kommuner och regioner bör kunna söka stöd hos Trafikverket även fortsättningsvis för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal.

I yrkande 23 pekar motionärerna på att en väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara såväl arbetspendling som resor på fritiden och är helt nödvändig för att nå klimatmålen. Motionärerna lyfter bl.a. fram att hela kollektivtrafiken behöver få både ökad kapacitet och ökad kvalitet.

I kommittémotion 2023/24:2815 av Kajsa Fredholm m.fl. (V) framför motionärerna i yrkande 1 att regeringen skyndsamt bör återkomma med konkreta förslag på utsläppsminskningar och för ökad jämlikhet i syfte att nå nationella klimatmål och åtaganden inom EU till 2030.

I yrkande 3 i samma motion framhåller motionärerna att Sveriges nationella klimatmål till 2030 bör behållas och att Miljömålsberedningen därmed inte bör ges i uppdrag att genomföra en översyn av dessa mål.

I yrkande 6 begär motionärerna att etappmålen om utsläppsminskningar till 2030 och 2040 för den icke handlande sektorn ska uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar.

I yrkandena 7 och 8 framför motionärerna att Sverige ska införa stoppdatum till 2035 för användning av fossila bränslen och fossila drivmedel och att Sverige inom EU bör verka för stoppdatum till 2035 för användning av fossila bränslen och fossila drivmedel.

Motionärerna anser vidare i yrkande 23 att regeringen under 2024 bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030.

I yrkande 24 begär motionärerna att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen.

Motionärerna framhåller i yrkande 25 att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla mål-orienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle.

Motionärerna önskar i yrkande 26 att regeringen återkommer med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål.

I yrkande 27 föreslår motionärerna att regeringen återkommer med förslag om delmål för transportsektorn i syfte att uppnå det klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 som riksdagen beslutat om.

Motionärerna anser vidare i yrkande 28 att regeringen under 2024 bör återkomma med förslag om hur den statliga medfinansieringen kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen.

I yrkande 29 påtalar motionärerna att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag.

Motionärerna föreslår i yrkande 30 att det införs en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut om transportplanering. Motionärerna menar att grunden för en sådan hierarki skulle vara de olika transportslagens klimatpåverkan och att beslut ska leda mot de övergripande klimatmålen.

I yrkande 33 framför motionärerna att SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2025 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet.

Motionärerna framhåller också i yrkande 34 att det under 2024 bör tas fram förslag på ytterligare styrmedel, inklusive en reformerad miljökompensation, med incitament för att stärka transportköparens val av transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan.

I yrkande 35 begär motionärerna att regeringen senast 2025 återkommer med förslag på en miljödeklaration med livscykelperspektiv för personbilar.

Motionärerna föreslår i yrkande 36 att regeringen senast 2025 återkommer med förslag på ett stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet.

I yrkande 37 framhåller motionärerna betydelsen av ett konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för dess tillämpning senast 2025.

Motionärerna anser i yrkande 38 att inrikesflyget bör ingå i etappmålet till 2030 för transportsektorn.

I yrkande 40 framhåller motionärerna att väglagen bör ändras för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsel eller funktionellt samband med statlig väg.

Motionärerna framhåller i yrkande 41 att det alltid ska vara lika viktigt att beakta framkomligheten för cykeltrafikanter som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar.

I yrkande 42 föreslår motionärerna att det tas fram styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som minskar behovet av att äga en egen bil och ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel.

Motionärerna begär i yrkande 43 att det tas fram skyltning som medger att man cyklar mot rött ljus för cyklister vid högersväng senast 2025.

I yrkande 44 framför motionärerna att Trafikverket senast 2025 bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar där behov finns.

I kommittémotion 2023/24:2819 av Daniel Helldén m.fl. (MP) begär motionärerna i yrkande 9 att Miljömålsberedningens förslag i SOU 2022:15 om att inkludera inrikesflyget i transportmålet till 2030 genomförs. Motionärerna understryker att det finns stor potential att minska utsläppen från inrikesflyget.

I yrkande 16 i samma motion framför motionärerna att det bör inrättas en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion som arbetar med åtgärder som minskar bilberoendet, i enlighet med underlaget inför den klimatpolitiska handlingsplanen 2023.

Motionärerna önskar i yrkande 89 att Trafikverket ska få i uppdrag att arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat.

I yrkande 91 vill motionärerna att regelverket revideras och att det tas fram en strategi för kombinerad mobilitet samt att det genomförs en offentlig satsning på bilpooler. Motionärerna framhåller att en övergång till en modell som baseras på nyttjande istället för ägande kan göra att bilarna används mer effektivt.

Motionärerna framhåller i yrkande 92 att de statliga investeringarna bör öka och förutsättningarna förbättras för att fler ska kunna använda cykeln som transportmedel. Motionärerna lyfter bl.a. fram att den nationella cykelstrategin bör följas upp med konkreta åtgärder.

I yrkande 93 anför motionärerna att Sveriges kommuner bör ges bättre förutsättningar att minska vägtrafiken genom större rådighet över trängsel-skatten.

I yrkande 94 önskar motionärerna att förslaget om att ersätta parkeringsnormen i plan- och bygglagen med en mobilitetsnorm från utredningen om stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23) ska genomföras i syfte att stärka kommunernas förutsättningar att effektivisera transportarbetet och öka tillgängligheten.

Motionärerna framhåller i yrkande 96 att en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion som arbetar med åtgärder som minskar bilberoendet bör inrättas.

I yrkande 97 anför motionärerna att det bör tillsättas en utredning om framtida finansiering av och ökad tillgänglighet till kollektivtrafik i hela Sverige. Motionärerna understryker vikten av att stärka kollektivtrafiken och säkerställa god mobilitet i hela landet.

Motionärerna önskar i yrkande 98 att det införs ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik i hela landet. Motionärerna föreslår att kortet ska ha ett enhetligt pris om 499 kronor oavsett var och hur långt man åker i landet.

I yrkande 99 anför motionärerna att kommunala kontroller av att dubbdäckförbud och miljözoner följs bör möjliggöras. Motionärerna framhåller att det skulle öka genomslaget för reglerna.

I yrkande 101 framhåller motionärerna att stadsmiljöavtalen bör återinföras och att den statliga medfinansieringen av s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder bör stärkas.

Motionärerna anser i yrkande 102 att det bör införas ett nationellt mål om minskad bilism i större städer.

I yrkande 103 önskar motionärerna att en utredning av om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad.

I yrkande 106 framhåller motionärerna att det bör analyseras hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till minskad klimatpåverkan.

I yrkande 109 begär motionärerna att det införs ett konverteringsstöd för fossilbilar. Detta är enligt motionärerna en viktig åtgärd för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan.

Motionärerna anser i yrkande 110 att nyförsäljning av fossilbilar bör fasas ut till 2025.

I yrkande 111 begär motionärerna att Energimyndighetens och Trafikverkets åtgärdslista (ER 2023:23) för utbyggnaden av laddinfrastruktur i hela landet och ett ökat statligt ansvar för s.k. vita fläckar på kartan över laddstolpar genomförs.

I yrkande 113 begär motionärerna att det tas fram en nationell plan för tankställen för biogas. Motionärerna pekar på att det skulle ytterligare främja en ökad utbytestakt för den fossila fordonsflottan.

Motionärerna framhåller i yrkande 116 vikten av att underlätta för långsamladdning och utreda hur en lagstiftning som ger ”tillträde till laddning” kan utformas.

I yrkande 117 pekar motionärerna på vikten av att utveckla riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner.

I yrkande 124 anför motionärerna att en myndighet bör få ett särskilt samordningsansvar för de stöd som ges till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas till personbilar, lätta lastbilar, tunga fordon, fartyg och flyg.

Motionärerna framför i yrkande 126 att det bör införas ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel senast 2030.

Motionärerna framhåller i yrkande 127 att järnvägen bör rustas upp och byggas ut i hela landet samt att nya stambanor för höghastighetståg bör färdigställas.

I yrkande 128 framför motionärerna att de statliga investeringarna för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart bör ökas.

I yrkande 130 framhåller motionärerna att det bör införas en kraftfull klimatklassificering av farledsavgifterna. Motionärerna understryker att en sådan åtgärd skulle stimulera klimatomställning inom sjöfarten.

I yrkande 131 påtalar motionärerna vikten av att ställa utsläppskrav i upphandlingen av Gotlandstrafiken för avtalsperioden efter 2026 som är i linje med transportsektorns klimatmål.

Motionärerna lyfter i yrkande 132 vikten av att verka för att det kommersiella flyget i Sverige och inom EU inte ska subventioneras utan betala för sin egen kostnad och klimatpåverkan.

I yrkande 133 anför motionärerna att SJ bör ges ett samhällsuppdrag att verka för ökat tågresande.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det välkomnar regeringens klimatpolitiska handlingsplan. Liksom regeringen anser utskottet att Sverige ska bedriva en ambitiös och effektiv klimatpolitik och att de globala ansträngningarna för att minska utsläppen av växthusgaser behöver öka.

Utskottet delar också regeringens bild av att god tillgänglighet har stor betydelse för konkurrenskraften, den ekonomiska utvecklingen och välfärden i hela Sverige och att ett fungerande och effektivt transportsystem är viktigt för att uppnå detta. Transportsektorn har dock en betydande klimatpåverkan och utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är den viktigaste utmaning som transportpolitiken står inför. Utskottet är också av uppfattningen att transportsektorns utsläpp måste minska kraftigt och snabbare än hittills för att Sverige och EU ska nå sina klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. I flera sammanhang har utskottet påmint om Agenda 2030 och mål 13 om att vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och deras konsekvenser. Utskottet välkomnar regeringens ambition att utsläppen från inrikes transporter bör vara i princip noll senast 2045 och att detta i huvudsak bör ske genom en elektrifiering av transportsektorn men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet.

Enligt utskottet krävs det en långsiktig och resultatinkriktad politik för att ställa om till en mer hållbar transportsektor med tillhörande infrastruktur. Det krävs också flera olika insatser och en kombination av styrmedel för att minska transporternas klimatpåverkan, t.ex. effektivare transporter och en övergång till förnybara drivmedel samt att möjligheterna med ny teknik tillvaratas. Insatser för att minska transporternas klimatpåverkan bör enligt utskottets mening bidra till både teknikutveckling och förändrat beteende samt en ökad användning av mer hållbara lösningar.

Utskottet välkomnar de många initiativ som regeringen aviserar i den klimatpolitiska handlingsplanen, inte minst i fråga om att stärka samordningen av transportsektorns klimatomställning, och kommer att följa regeringens fortsatta arbete med tillförsikt och stort intresse.

I följdmotionerna till regeringens skrivelse lyfts frågor inom angelägna områden om inriktningar, åtgärder och medel för att minska utsläpp av växthusgaser från de olika trafikslagen och för att främja en omställning av transportsektorn. Utskottet vill i det sammanhanget uppmärksamma att det under våren 2024 avser att återkomma till flera av de frågor som motionärerna tar upp i utskottets kommande betänkanden om vägtrafik- och fordonsfrågor, luftfart, sjöfart och infrastruktur. Regeringen har vidare aviserat att den hösten 2024 kommer att överlämna en infrastrukturproposition till riksdagen. Ett stort antal av de frågor inom transportområdet som lyfts i yrkandena i följdmotionerna kommer därför att behandlas närmare av trafikutskottet också i andra sammanhang under året. Trafikutskottet önskar ändå lämna följande medskick inför miljö- och jordbruksutskottets behandling av de viktiga frågor som lyfts i ärendet.

Mål, planering och satsningar på infrastruktur

Mot bakgrund av motionsförslag om det nationella målet för inrikes transporter till 2030, vill utskottet välkomna det som regeringen framför i

skrivelsen om att Miljömålsberedningen bör få i uppdrag att se över etappmålet. Enligt utskottets mening är det av stor betydelse att följa upp och utvärdera lagstiftning och beslut för att säkerställa att dessa verkar i avsedd riktning.

När det gäller motionsförslagen om utgångspunkterna för planeringen av transportinfrastrukturen, och de särskilda infrastrukturprojekt som motionärerna lyfter fram, vill utskottet påminna om att det sedan länge finns en fastlagd planeringsprocess på området. Processen innebär att regeringen en gång per mandatperiod i en infrastrukturproposition lämnar förslag till inriktning för den kommande planeringsperioden och att riksdagen därefter fattar beslut om regeringens förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Utskottet understryker att de transportpolitiska målen är en utgångspunkt för inriktningen på de satsningar som görs på transportinfrastrukturen de kommande åren. I det sammanhanget vill utskottet även betona vikten av att de åtgärder som vidtas också ger klimateffekter. Utskottet behandlade frågor om bl.a. utgångspunkter för infrastrukturplaneringen senast våren 2023 i betänkande 2022/23:TU4 och kommer att bereda ett stort antal motioner på området längre fram under våren 2024. Dessutom har regeringen aviserat att den kommer att överlämna en ny infrastrukturproposition till riksdagen nästa riksmöte.

När det gäller motioner om samspelet mellan infrastrukturplaneringen och den fysiska planeringen vill utskottet betona att det vid flera tillfällen har lyft fram att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge en god måluppfyllelse, senast i betänkande 2022/23:TU4. I samband med det har utskottet bl.a. pekat på att det behövs en mer samordnad bebyggelse-, transportinfrastruktur- och trafikplanering för att bl.a. minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Utskottet utgår från att arbetet med dessa frågor fortgår inom berörda myndigheter och kommer också att behandla motionsyrkanden inom området längre fram under våren 2024.

Med anledning av motionsförslagen om godstransporter vill utskottet peka på att det har betonat att effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods-transporter är av avgörande betydelse och att det därför är viktigt att näringslivets godstransporter prioriteras i arbetet med vår transportinfrastruktur, senast i betänkande 2022/23:TU4. Utskottet framhöll där vikten av en fortsatt överflyttning av godstransporter från väg till både järnväg och sjöfart och underströk vikten av intermodala transporter, dvs. att gods kan transporteras med flera transportsätt. För detta behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Utskottet utgår från att detta fortsätter att uppmärksammas i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen.

Vidare har utskottet vid upprepade tillfällen framhållit att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka

åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att de föreslagna åtgärderna ska analyseras utifrån fyrstegsprincipen, även detta senast i betänkande 2022/23:TU4. Utskottet vill betona att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet och att principen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. I det ovan nämnda betänkandet framhöll utskottet vikten av att man i större utsträckning prioriterar kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, dvs. steg 1- och 2-åtgärder.

I betänkande 2022/23:TU4 framhöll utskottet att Trafikverket har i uppdrag att förvalta och utveckla metoder och modeller för prognoser och samhällsekonomiska analyser. Utskottet ansåg att det var angeläget att kontinuerligt utveckla de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i infrastrukturplaneringen och förutsatte att utvecklingen inom området skulle fortsätta.

Sammanfattningsvis vill utskottet framhålla vikten av ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem som skapar tillgänglighet för människor i hela landet, som bidrar till stärkt konkurrenskraft och ökat bostadsbyggande och som också har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Trafikutskottet anser dock inte att det finns anledning för miljö- och jordbruksutskottet att i detta sammanhang ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och anser därför att motionerna 2023/24:2817 (S) yrkandena 13–15, 2023/24:2815 (V) yrkandena 1, 3, 6, 23–30, 34, 36 och 38 samt 2023/24:2819 (MP) yrkandena 9, 16, 89, 93, 96, 101, 102, 106, 127 och 128 bör avstyrkas.

Elektrifieringen av fordonsflottan

Utskottet vill inledningsvis slå fast att elektrifieringen av transporter är central för klimatomställningen och att det behöver finnas fossilfri el. Vidare delar utskottet också den uppfattning som regeringen framför i skrivelsen om att tekniken finns på plats för att få ner utsläppen från vägfordon hela vägen till i princip noll men att omställningen av fordonsflottan behöver accelerera. Utskottet välkomnar därför de åtgärder som regeringen har genomfört eller aviserat för bl.a. ökad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Att flera statliga resurstillskott har gjorts i syfte att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur är också något som utskottet ser positivt på.

Mot bakgrund av elektrifieringens stora betydelse för en omställning av fordonsflottan har trafikutskottet tagit fram en kunskapsöversikt om planering och utveckling av laddinfrastruktur för vägtrafiken (2023/24:RFR7). Kunskapsöversikten innehåller bl.a. regelverk, direktiv och aktuella policyförändringar som påverkar utbyggnaden av laddinfrastruktur. En iakttagelse som lyfts fram i kunskapsöversikten är att staten har en central roll att agera samlande och att ange ramarna för hur arbetet ska bedrivas, inte minst eftersom staten rör över de mest verkningsfulla och effektiva styrmedlen.

Utskottet vill understryka att för att fordonsflottan ska kunna ställa om krävs det att utbyggnaden av laddinfrastrukturen påskyndas. Utskottet har tidigare framfört att tillgången på laddstationer ska vara så god att elbilar blir ett fullgott alternativ för alla invånare i Sverige – både i glesbygden, på landsbygden och i städerna, senast i betänkande 2022/23:TU10.

Det som regeringen framför om utbyggnad av laddinfrastrukturen för tunga fordon välkomnas av utskottet, som vill understryka att det delar regeringens syn att det är viktigt att bygga ut laddinfrastrukturen också för de tunga transportererna för att successivt bilda sammanhängande stråk.

I sammanhanget vill utskottet också peka på att Energimyndigheten och Trafikverket har haft i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Utskottet utgår från att regeringen beaktar de 55 föreslagna åtgärderna för att främja utbyggnaden av laddinfrastrukturen och omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem. I handlingsprogrammet föreslås en handfull åtgärder som rör laddinfrastruktursystemets robusthet, tillförlitlighet och redundans, dvs. förmågan att motstå störningar. Enligt utskottet är frågan om elektrifieringens konsekvenser för totalförsvaret, samhällets krisberedskap samt infrastrukturens och transportsystemets robusthet och sårbarhet mycket viktigt.

Utskottet vill också lyfta fram att regeringen i juni 2023 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera och föreslå vissa åtgärder för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn och som bidrar till att villkoren för att leva, bo och verka i hela Sverige stärks. Utredaren ska enligt direktivet ha ett framåtblickande perspektiv och utgå från att vägtransporterna på längre sikt i huvudsak kommer att elektrifieras. Även inom övriga trafikslag pågår ett aktivt arbete med elektrifiering. Det medför att regelverk behöver vara ändamålsenligt utformade i syfte att inte skapa hinder eller höga transaktionskostnader. Utredarens uppdrag ska redovisas senast den 31 december 2024.

Sammanfattningsvis ser utskottet med tillförsikt på att regeringen med kraft arbetar vidare med att underlätta utbyggnaden av laddinfrastrukturen och utskottet anser inte att det finns anledning för miljö- och jordbruksutskottet att i detta sammanhang vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2023/24:2817 (S) yrkande 16 och 2023/24:2819 (MP) yrkandena 111, 113, 116, 117 och 124 bör därför avstyrkas.

Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Mot bakgrund av de motioner som har väckts om järnvägs- och kollektivtrafikfrågor vill utskottet inledningsvis lyfta fram att det transportpolitiska funktionsmålet, dvs. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet, också är en utgångspunkt för arbetet med järnvägstrafiken i Sverige. Utskottet är dock samtidigt väl medvetet om de utmaningar som

finns inom järnvägssektorn med bristande punktlighet och tillförlitlighet som drabbar både resenärer och transportköpare. Därmed välkomnar utskottet det som regeringen framför i skrivelsen om att se över kapacitetstilldelningsprocessen för att möjliggöra en ökad användning av tillgänglig kapacitet och förenkla för gränsöverskridande trafik. Utskottet behandlade frågor om järnvägstrafik senast i betänkande 2023/24:TU6 och välkomnade då också de regeringsuppdrag som Trafikverket har fått för att bl.a. fortsätta förbättringsarbetet för ökad robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Samtidigt konstaterade utskottet att järnvägen står för en mycket begränsad del av transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Det är dock givetvis angeläget att komma till rätta med även järnvägstrafikens utsläpp och utskottet framhöll därför att det ser mycket positivt på de insatser som görs inom detta område.

När det gäller motionsförslagen om samhällsuppdrag för SJ AB kan utskottet konstatera att bolagets uppdrag förtydligades 2018. I bolagsordningen står det bl.a. att bolagets verksamhet ska vara att, direkt eller indirekt genom dotter- eller intressebolag, bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet, samt att bedriva därmed förenlig verksamhet.

När det gäller motionsförslagen om biljetter i kollektivtrafiken har utskottet behandlat frågor om detta tidigare under riksmötet i betänkande 2023/24:TU5 Kollektivtrafikfrågor. Utskottet underströk då betydelsen av att det ska vara enkelt att söka efter och köpa biljetter för att resenärerna ska kunna utnyttja kollektivtrafiken i hela landet och för att fler människor ska välja att resa kollektivt. Det finns en rad nättjänster som underlättar för resenärer att köpa och boka biljetter varhelst de befinner sig i landet, en utveckling som utskottet i det sammanhanget framhöll att det ser positivt på. Utskottet välkomnade också de initiativ som har tagits av branschen i syfte att öka andelen resenärer som väljer kollektivtrafiken och det arbete som bedrivs för att göra det enklare för resenärer att hitta och köpa biljetter, inklusive för äldre och de som har någon form av funktionsnedsättning. Därmed främjas enligt utskottets mening också ett hållbart resande.

Utskottet anser inte att det finns anledning för miljö- och jordbruksutskottet att i detta sammanhang vidta något initiativ med anledning av motionerna 2023/24:2817 (S) yrkande 23, 2023/24:2815 (V) yrkande 33 och 2023/24:2819 (MP) yrkandena 97, 98, 103 och 131.

Vägtrafik- och fordonsfrågor

Utskottet har vid flera tillfällen tidigare, senast i betänkande 2022/23:TU10, framfört att det ser positivt på de möjligheter till mobilitet som bilpooler erbjuder eftersom dessa i många fall kan ersätta det personliga bilinnehavet och samtidigt minska antalet fordon i framför allt stadsmiljöer och därmed bidra till ett mer hållbart resande. Dessutom har utskottet välkomnat det arbete som

pågår inom myndigheterna och branschen, bl.a. inom Trafikverket och Vinnova, för att underlätta för kombinerad mobilitet.

Utskottet vill även påminna om att det är en kommunal angelägenhet att ordna trafiken och utforma parkeringsmöjligheter. Frågan om parkeringar regleras i bl.a. plan- och bygglagen (2010:900) och trafikförordningen (1998:1276). Genom lagstiftningen har kommunerna således fått mandat att besluta om utformningen av parkeringsplatser. Att uppmuntra människor till beteende förändringar är också en viktig del av politiken för att minska transportsektorns klimatutsläpp. Utskottet har tidigare framhållit att det följer frågan om hur ägare av miljöbilar kan premieras exempelvis genom differentierade parkeringsavgifter, senast i betänkande 2022/23:TU10.

I betänkande 2022/23:TU10 framhöll utskottet att det ser positivt på det pågående arbetet med att gradvis fasa ut de fossila bränslena från marknaden och arbetet med att utreda möjligheterna till konverteringsstöd för äldre fordon så att de i större utsträckning kan köras på förnybara drivmedel. I betänkande 2022/23:TU4 pekade utskottet bl.a. på Konjunkturinstitutets rapport Efterkonvertering av personbilar – en samhällsekonomisk analys (KI 2021:12). Utskottet konstaterade att utredningen har remissbehandlats och fortsatt bereds inom Regeringskansliet och fann därmed inte anledning att vidta något initiativ i frågan. I sammanhanget kan utskottet peka på Utfasningsutredningens betänkande I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48) från juni 2021 där det föreslås att användningen av fossila drivmedel för inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska ha fasats ut senast 2040. Utfasningsåret bör enligt utredningen vara ett riksdagsbundet etappmål. Utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet.

I betänkande 2022/23:TU10 framförde utskottet att kommuner har befogenhet att införa miljözoner i tätorter och att det i sammanhanget är viktigt att göra avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som bestämmelserna får för invånarna. I betänkande 2022/23:TU4 påminde utskottet om att det finns överenskommelser om hur medlen från trängselavgifter ska användas så att de ger nytta för dem som bor i de berörda regionerna.

När det gäller motionerna om stadsmiljöavtal vill utskottet peka på att Trafikverket enligt den nationella planen ska fördela upp till 6 miljarder kronor under perioden 2022–2027 för att främja hållbara stadsmiljöer. I betänkande 2022/23:TU4 lyfte utskottet fram att Trafikverket vid behov och inom ramen för gällande bestämmelser kan överväga att justera tillämpningen av förordningen om stadsmiljöavtal för att ge gles- och landsbygder, tätorter och städer i hela landet bättre möjligheter att ta del av stödet.

Utskottet vill vidare påminna om det som regeringen skriver i klimat-handlingsplanen om att en fordonsmärkning för lätta fordon bör införas för att främja konsumenters val av klimatsmarta fordon. Regeringen framhåller att utöver utsläpp ur avgasröret bör märkningen även redovisa fordonets energieffektivitet och livscykelutsläpp.

Utskottet vill avslutningsvis uppmärksamma att det under våren 2024 också kommer att behandla motioner från allmänna motionstiden om olika vägtrafik- och fordonsfrågor. Därmed anser inte utskottet att det i detta sammanhang finns skäl för miljö- och jordbruksutskottet att vidta något initiativ med anledning av motionerna 2023/24:2817 (S) yrkandena 20 och 21, 2023/24:2815 (V) yrkandena 7, 8, 35, 37 och 42 samt 2023/24:2819 (MP) yrkandena 91, 94, 99, 109, 110 och 126 som därmed bör avstyrkas.

Luftfartsfrågor

Utskottet vill framhålla att flyget behövs för ett exportberoendeland som Sverige men att det samtidigt behövs klimatsmarta lösningar som bl.a. ökad inblandning av biodrivmedel och eldrivna flygplan för att minska utsläppen från luftfarten. Det är viktigt att minska utsläppen från svenskt flyg samtidigt som de stora klimatutmaningarna för flyget är gränsöverskridande och att det därför även krävs att gemensamma internationella åtgärder vidtas. Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2022/23:TU11, pekat på nödvändigheten av att driva på det arbete som sker internationellt för att minska luftfartens klimatpåverkan och ser därför positivt på det arbete som regeringen bedriver i bl.a. FN:s luftfartsorganisation ICAO och EU. I det sammanhanget lyfte utskottet även fram att det ser positivt på de initiativ som har tagits inom EU för att främja flygets klimatomställning, bl.a. inom ramen för det s.k. Fit for 55-paketet, och att en överenskommelse om reglerna för ReFuelEU Aviation som innebär att användningen av hållbara bränslen ska öka inom luftfartssektorn kom till stånd i april 2023 efter omfattande förhandlingar. I samma betänkande pekade utskottet på att det är angeläget att de styrmiddel som används för att främja fossilfrihet och minska luftfartens klimatpåverkan är effektiva. Utskottet ser därför positivt på de styrmiddel som har införts i form av differentierade start- och landningsavgifter och reduktionsplikt för att Sverige ska kunna uppnå målet om att allt inrikesflyg ska vara fossilfritt 2030 och att alla flygtransporter från svenska flygplatser ska vara fossilfria 2045. Dessutom uppmärksammade utskottet den stora potential som finns när det gäller den fortsatta utvecklingen inom elflygsområdet. Utskottet ser i detta sammanhang positivt på de industriella möjligheter som finns i Sverige när det kommer till utveckling av elflyg och den betydelse som framväxten av en ny industrigren baserad på civil elflygsproduktion kan komma att få för att öka utbudet av jobb. Energimyndighetens satsningar på forskning och innovationer för att främja hållbara biobränslen för flyg är ytterligare insatser som utskottet önskar lyfta fram i sammanhanget.

Utskottet vill avslutningsvis uppmärksamma att det senare under våren 2024 kommer att behandla motioner från allmänna motionstiden om luftfartsfrågor. Därmed anser inte utskottet att det i detta sammanhang finns skäl för miljö- och jordbruksutskottet att vidta något initiativ med anledning av motionerna 2023/24:2817 (S) yrkande 18 och 2023/24:2819 (MP) yrkande 132 som därmed bör avstyrkas.

Sjöfartsfrågor

Utskottet kan konstatera att sjöfarten har flera utmaningar att hantera på miljö- och klimatområdet. Att rena sjöfartens utsläpp är därför en angelägen åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Utskottet har tidigare lyft fram att det internationella arbete som bedrivs inom EU och IMO är avgörande för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan och uppnå en hållbar sjöfart på lika villkor, senast i betänkande 2022/23:TU7. I det betänkandet framförde utskottet att det arbete som bedrivs inom EU och den internationella sjöfartsorganisationen IMO är avgörande för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan och uppnå en hållbar sjöfart på lika villkor. Utskottet pekade på att Sverige anses vara ett föregångsland i fråga om sjöfart med hög kvalitet som tar ansvar för miljön. Det är därför viktigt att även i fortsättningen ha en hög ambitionsnivå, vilket inte endast är till godo för miljön utan även kan utgöra ett varumärke för den svenska sjöfarten och vara till gagn för dess konkurrenskraft. Utskottet delar därför också regeringens bedömning att Sverige bör vara pådrivande för ambitiösa och effektiva styrmedel inom IMO.

I det ovan nämnda betänkandet lyfte utskottet även fram att det är angeläget att elektrifiera sjöfarten för att göra transportsystemet fossilfritt samtidigt som eldrift ger både lägre utsläpp och mindre buller.

I Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2024 anges i likhet med föregående år en restriktion för höjningar av farledsavgifterna som innebär att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt. Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen. Detta innebär att Sjöfartsverket har möjlighet att öka miljöincitamentet i farledsavgiften i syfte att åstadkomma ytterligare klimatåtgärder.

Utskottet har också tidigare understrukit betydelsen av en väl fungerande färjetrafik till Gotland som tillgodoser både invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling, senast i betänkande 2022/23:TU5. Utskottet påminner om att det saknas kommersiell bärkraft för trafik i den omfattning som krävs för att Region Gotland ska anses kunna leva och utvecklas. Trafikverket har därför regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Utskottet har tidigare framfört att det inte anser att det finns anledning att föregripa Trafikverkets pågående arbete med att upphandla färjetrafik för den kommande avtalsperioden från den 1 februari 2027.

Utskottet vill avslutningsvis också uppmärksamma att det under våren 2024 kommer att behandla motioner från allmänna motionstiden om sjöfart. Därmed anser inte utskottet att det i detta sammanhang finns skäl för miljö- och jordbruksutskottet att vidta något initiativ med anledning av motion 2023/24:2819 (MP) yrkandena 130 och 133 som därför bör avstyrkas.

Åtgärder för att främja cykling

Utskottet har i flera sammanhang framhållit betydelsen av fysiskt aktiva transporter såsom cykling, senast i betänkande 2023/24:TU12. Cykling minskar lokala utsläpp och om cykling ersätter en fossil transport minskar också trafikens klimatpåverkan. För att öka andelen som cyklar vill utskottet inledningsvis framhålla att det är viktigt att trafikreglerna för cyklister är utformade så att de underlättar en ökad och säker cykling. Utskottet har också vid flera tillfällen, senast i betänkande 2023/24:TU12 betonat vikten av att infrastrukturen för cykling utformas både trafiksäkert och på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter. Betydelsen av snabba cykelstråk har särskilt framhållits, och utskottet menar att en förbättrad cykelinfrastruktur med både lokala och regionala cykelbanor bör leda till att fler resenärer väljer att använda cykeln som transportmedel. Utskottet bedömde i ovan nämnda betänkande även att det är viktigt med ett sammanhängande och välskyttat cykelvägnät med så enhetlig standard som möjligt. Vidare framhöll utskottet också att när det gäller vägars anpassning till cykling och de problem som kan uppstå för cyklister när vägar t.ex. byggs om till två-plus-ett-vägar att det alltid är viktigt att beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov både när nya vägar byggs och när gamla vägar byggs om. Enligt utskottet vilar detta ansvar på alla infrastrukturhållare, såväl Trafikverket som kommunerna.

När det gäller transport av cyklar på tåg påminner utskottet om att det har genomförts ett omfattande arbete på EU-nivå.

Dessutom vill utskottet i sammanhanget påminna om att regeringen har påbörjat arbetet med att ta fram en ny plan för Sveriges transportinfrastruktur. Utskottet kan konstatera att Trafikverket i inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 har lyft fram att gång och cykel är yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i tätastadsmiljöer.

Utskottet anser sammanfattningsvis att det inte i detta sammanhang finns skäl för miljö- och jordbruksutskottet att vidta något initiativ med anledning av motionerna 2023/24:2815 (V) yrkandena 40, 41, 43 och 44 samt 2023/24:2819 (MP) yrkande 92, som därför bör avstyrkas.

Stockholm den 21 mars 2024

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Inga-Lill Sjöblom (S) och Johanna Hornberger (M).

Avvikande meningar

1. Regeringens klimathandlingsplan (S)

anför:

Om vi ska nå klimatmålen till 2030 krävs det kraftfulla åtgärder och ett målmedvetet arbete som ställer om vägtrafiken, luftfarten och sjöfarten till fossilfrihet. Omställningen vilar på tre ben: transporteffektivitet, elektrifiering och övergång till hållbara förnybara drivmedel. Vi vill också understryka att omställningen ska vara snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv. I vår följdmotion med anledning av regeringens klimathandlingsplan har vi socialdemokrater fört fram förslag på många åtgärder för att minska transportsektorns klimatpåverkan, vilket vi redovisar i det följande.

Inledningsvis vill vi påminna om att inrikestransporterna förändrades markant under den tidigare socialdemokratiskt ledda regeringen. Vi genomförde åtgärder som bidrog till att elektrifieringen av transportsektorn accelererade och att elbilar nu utgör en betydande andel av nybilsinköpen i Sverige. Vi vill understryka att detta är viktigt inte minst då vi har en stor fordonsindustri som är beroende av att Sverige hänger med och ligger långt framme i utvecklingen. Svenska fordonstillverkare har också aviserat att de inom en relativt nära framtid kommer att helt sluta med tillverkningen av fossildrivna fordon. Därmed är det också viktigt att bygga ut både laddinfrastruktur och ny elproduktion för att klara utmaningarna i en takt så att detta inte blir till ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Den gröna nyindustrialisering vi nu ser i alla delar av Sverige, inte minst i de norra delarna, kräver en kraftigt utbyggd järnväg. Vi vill peka på att det är mycket viktigt att bl.a. Norrbotniabanan färdigställs och att en satsning på nya stambanor är betydelsefull, inte minst för godstrafiken. Stambanorna är också en viktig investering för att bygga ihop Sverige och för att knyta alla delar av vårt avlånga land närmare varandra samt för att förstora arbetsmarknadsregionerna.

Sverige har tyvärr i flera decennier underinvesterat i både underhåll och nybyggnation av vägar och järnvägar. Detta har dessvärre bidragit till exempelvis urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Därtill är det ett långsiktigt hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och uppfyllandet av våra klimatmål samt Sveriges ställning i den globala konkurrensen. Det försvårar dessutom för alla ambitioner i fråga om att hela Sverige ska leva och utvecklas och om att hålla ihop Sverige, och det påverkar även trafiksäkerheten negativt. Vikten av satsningar på järnvägsunderhåll förstärks om vetskapen av att förebyggande underhåll är avsevärt billigare än avhjälpande underhåll när en olycka väl har inträffat. Sammanfattningsvis anser vi att Sverige både behöver satsa på både ny kapacitet genom att anlägga nya stambanor och förstärka resurserna till väg- och järnvägsunderhåll.

För att nå klimatmålen vill vi också fortsatt främja överflyttning från luftfarts- och vägtransporter till transporter via järnväg och sjöfart samt stärka intermodaliteten i transportsystemet. Utökningen av satsningen på miljökompensation är ett exempel på en viktig insats som gjordes av den förra regeringen för att främja intermodala järnvägstransporter.

Vi anser vidare att en effektiv och hållbar flygpolitik är av yttersta vikt för såväl individer och näringsliv som nationell samhörighet. Att stärka Sveriges position som ett föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg är en nödvändighet för att möta de klimatutmaningar vi står inför. Genom en tydlig satsning på grönt flyg kan vi både bidra till att reducera utsläppen från transportsektorn och stärka Sveriges konkurrenskraft på den internationella arenan. Vi vill peka på att den andel av resorna som understiger en timme skulle kunna göras med elektriska flygplan.

Elektriskt flyg kräver också elektrifierade flygplatser. Det innebär inte bara ett eventuellt behov av att tillverka egen fossilfri el, utan även effektiva batterier för att kunna lagra den. Vi vill framhålla att utvecklingen behöver komma igång snabbt, de första planen kan vara i luften inom ett decennium, och då måste flygplatserna vara redo.

Vi vill också lyfta fram att den cirkulära ekonomin behöver främjas inom alla områden. Bildelning innebär att behovet av att äga sin egen bil minskar, liksom utsläppen, och det frigör också plats i det offentliga utrymmet. Det finns beräkningar som visar att en delad bil ersätter så många som 15 bilar. Vi anser att bildelning behöver främjas genom bl.a. en ändring av parkeringslagstiftningen så att kommuner får tilldela gatumark till bildelningstjänster.

En väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden, och det är helt nödvändigt för att nå klimatmålen. För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste både kapaciteten och kvaliteten öka för hela kollektivtrafiken. Det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt. På detta sätt kan vi utvidga arbetsmarknadsregionerna och därmed öka förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet.

Vi anser att kommuner och regioner också fortsatt bör kunna söka stöd hos Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal. Syftet med dessa satsningar är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, samt hållbara godstransportlösningar.

Mot denna bakgrund anser vi att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2023/24:2817 (S) yrkandena 13–16, 18, 20, 21 och 23.

2. Regeringens klimathandlingsplan (V)

Linda W Snecker (V) anför:

Vi befinner oss i en klimatkris. För att Sverige ska nå de mål som är bundna till det nationella klimatpolitiska ramverket samt klimatåtaganden inom EU

krävs en kraftig politisk kursändring. Vi i Vänsterpartiet anser därför att det behövs kraftfullare och snabbare åtgärder än vad regeringen presenterar i klimathandlingsplanen. I vår följdmotion med anledning av handlingsplanen har vi presenterat flera förslag inom transportområdet och jag vill i sammanhanget särskilt lyfta fram nedanstående förslag.

Inledningsvis vill jag slå fast att Miljömålsberedningen inte ska ges i uppdrag att genomföra en översyn av våra nationella klimatmål. Jag delar den uppfattning som tidigare har framförts av Klimatpolitiska rådet om att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att uppnå transportsektorns mål till 2030. Transportsektorn bör vara fossilfri senast 2030 och regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030. Jag vill också understryka att etappmålen ska uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar.

Klimatmålen ska vara styrande för infrastrukturplaneringen. Min uppfattning är därför att det nuvarande systemet med en prognosstyrd planering för transportinfrastrukturen ska ersättas med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen.

Jag anser vidare att Trafikverket i sin planering ska ha en tydligare utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt. Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle.

Vi i Vänsterpartiet är av uppfattningen att regeringen måste återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål. Jag vill lyfta fram att ett klimatanpassat transportsystem kräver styrmedel som exempelvis delmål. Det bör därför tas fram delmål för transportsektorn i syfte att uppnå det klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 som riksdagen har beslutat om.

Jag vill också framhålla att det är en förutsättning att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt för att vi ska nå effektiva och hållbara transporter. Under 2024 bör det tas fram förslag på hur den statliga medfinansieringen kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen. Jag anser också att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag.

Jag vill också lyfta fram att en transporthierarki bör genomsyra alla beslut som rör kommunikationer. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens klimatpåverkan ska leda mot de övergripande klimatmålen.

Jag vill i sammanhanget också påminna om vikten av en god samhällsplanering och anser därför att kommuner och regioner bör ha rätt att besluta om trängselavgifter. Klimatpolitiska rådet har uppmärksammat behovet av en transportplanering som ur ett bredare perspektiv integrerar administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. Jag anser därför att regeringen senast 2025 bör återkomma med förslag på ett stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet. Den klimatnytta som uppnås av att fler ställer bilen och i stället åker kollektivt är mycket stor och jag vill därför lyfta fram Vänsterpartiets förslag om satsningar på en Sverigebiljett och ökad och förbättrad kollektivtrafik genom statligt stöd. Enligt min mening är det av stor vikt att staten tar ett ökat ansvar för att göra järnvägen och kollektivtrafiken bättre och billigare. Underhållsskulden i vårt järnvägssystem måste regleras och staten behöver ta ett utökat ansvar för att åtgärda dessa brister. För att stärka människors tillgänglighet till kollektivtrafik krävs ett ökat statligt ansvar som möjliggör billigare och utökad regionaltrafik såväl i tätorter som i glesbygd. SJ AB bör ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik.

Jag vill uppmärksamma att mobilitetstjänster med digitalisering och delningsekonomi utvecklas snabbt som starka drivkrafter. Därför bör det tas fram styrmedel för att stimulera sådana mobilitetstjänster.

Regeringen bör under 2024 återkomma med förslag på ytterligare styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med incitament att stärka transportköparens val för att främja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan.

För att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid, exempelvis måste andelen elbilar öka ytterligare. Jag anser därför att det bör införas ett förbud mot nybilsförsäljning av fossildrivna bilar efter 2025 och att Sverige inom EU ska verka för ett stoppdatum till 2035 för användning av fossila bränslen och fossila drivmedel. En annan åtgärd jag vill lyfta fram är ett krav på miljödeklaration med livscykelperspektiv för personbilar. Jag anser vidare att det bör införas ett konverteringsstöd för begagnade bilar. Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och det är möjligt att konvertera en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel till drift med t.ex. etanol (E85) eller biogas.

Jag vill också lyfta fram att cyklingens status i infrastrukturplaneringen behöver stärkas. Trafikverket behöver t.ex. en tydligare gränsdragning för när investering ska göras i cykelinfrastruktur vid utbyggnaden av två-plus-ettvägar. Jag anser att det alltid ska vara lika viktigt att beakta cykeltrafikanternas framkomlighet som bilisternas trafiksäkerhet vid byggande av två-plus-ettvägar. Ett sätt att underlätta för cykling är också att tillåta högersväng även när trafikljus visar rött. Jag anser vidare att Trafikverket bör få befogenhet att

ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cyklar där behov finns.

Jag vill också lyfta fram att Sjöfarten har förutsättningar att vara ett energi-effektivt transportslag. Att transportera mer gods på järnväg och via sjöfart är därför en åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Samtidigt måste sjöfartens klimatomställning ta fart och miljöpåverkan minimeras.

Jag vill slutligen understryka att inrikesflyget bör ingå i klimatmålet för transportsektorn till 2030. Jag är medveten om att flyget ingår i EU:s utsläpps-handelssystem men anser inte att det finns skäl att undanta inrikesflyget från klimatmålet för transportsektorn.

Mot denna bakgrund anser jag att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2023/24:2815 (V) yrkandena 1, 3, 6–8, 23–30, 33–38 och 40–44.

3. Regeringens klimathandlingsplan (C)

Ulrika Heie (C) anför:

För att nå 1,5 gradersmålet i Parisavtalet är det helt avgörande att bromsa klimatförändringarna. Centerpartiet anser att Sverige kan och ska vara en pådrivande aktör och ett föregångsland, där vårt ledarskap samtidigt kan leda till jobb, tillväxt och nya affärsmöjligheter. Innevarande decennium är också det mest kritiska för länderna att minska utsläppen och vända utsläppskurvan. Trots detta är effekterna av den nationella klimatpolitiken som antagits av den nuvarande regeringen, och som fastslås i den klimatpolitiska handlingsplanen, otillräckliga.

Jag anser att det är positivt att regeringen satsar stort på elektrifiering av transportsektorn. Det kommer att vara helt nödvändigt för att minska utsläppen inom såväl industrin som transportsektorn. Många åtgärder, såsom ökat fokus på snabbare utbyggnad av laddningsinfrastruktur, en skrotningspremie och färre hinder för att uppföra laddningsplatser inom samfälligheter, är välkomna. Samtidigt ser vi att försäljningen av elbilar minskar för första gången på länge, eftersom regeringen avvecklar klimatbonusen och har höjt elskatten kraftigt. Dessutom stoppades det nya reseavdraget och skatten på el höjdes, vilket har gynnat fossildrivna fordon. Sammantaget leder regeringens politik inte heller mot målet om att öka elektrifieringen.

Regeringens klimathandlingsplan tillvaratar inte heller de möjligheter som svensk bioenergi kan erbjuda i närtid, både för att minska utsläppen inom transportsektorn och för att stärka vår säkerhet. Under lång tid har en rad aktörer satsat stort på att utveckla framtidens gröna biodrivmedel, som kan användas i den befintliga fordonsparken för att minska utsläppen här och nu. Genom att öka investeringarna i denna industri kan priset på biodrivmedel minska, detta vore mer önskvärt än en ensidig tilltro till elektrifieringen. Det minskar dessutom vår sårbarhet genom att vi och Europa slipper importera fossila bränslen från skurkstater som Ryssland, samtidigt som det kan skapa

tiotusentals arbetstillfällen i Sverige genom nyttjandet av hållbara restprodukter från skogen.

Jag kan konstatera att regeringen inte heller prioriterar en fungerande infrastruktur i hela landet tillräckligt. Jag anser därför att klimathandlingsplanen bör kompletteras med ett Sverigelyft för att få till en fungerande infrastruktur i hela landet; satsningar på underhåll av vägar, att arbetet med stambanor återupptas, nödvändiga spår för Sveriges industri – och att regeringen omedelbart tillsätter en infrastrukturberedning, som kan jobba långsiktigt och med ett helhetsperspektiv för såväl ekonomins som klimatets bästa.

Jag vill understryka att öka satsningarna på svensk infrastruktur är en av de viktigaste åtgärder vi kan göra för klimatet de kommande åren. Bara det senaste året har som exempel 641 tåg blivit försenade på grund av växelfel som varit kända av myndigheterna. Jag anser inte att det duger om vi ska lyckas med att flytta över mer persontrafik och godstransporter till järnväg och åstadkomma en ökad transporteffektivitet. Enligt min mening behöver den nuvarande underhållsskulden åtgärdas senast 2035. Dagens eftersatta underhåll gör att Sverige står stilla i utvecklingen – i stället för att i full fart köra framåt.

4. Regeringens klimathandlingsplan (MP)

Linus Lakso (MP) anför:

Miljöpartiet vill att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och vara pådrivande i den globala klimatomställningen. Det är inom transportsektorn som den största potentialen för stora utsläppsminskningar finns i närtid men det förutsätter en radikal omställning av vårt transportsystem. Det behövs insatser för ett mer transporteffektivt samhälle, utbyte av fordonsflottan till eldrivna fordon och fordon som drivs med förnybara bränslen samt utbyte av drivmedel i den befintliga fordonsflottan från fossilt till förnybart. Utsläppsminskningar kan ske redan i dag genom beteendeförändringar. Jag är dock medveten om att förutsättningarna för omställning inom transportsektorn ser väldigt olika ut mellan olika delar av landet, mellan hushåll och mellan verksamheter. Teknikutvecklingen har också kommit olika långt för olika trafikslag. Transportsektorn behöver därför ställa om genom att rätt lösning förs fram på rätt plats. Tack vare att vi har fått mer energieffektiva fordon och en ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel samt en övergång till allt fler elbilar har utsläppen från inrikestransporterna minskat de senaste decennierna. Samtidigt har dock den totala mängden person- och lastbilstrafik ökat – något som har motverkat större utsläppsminskningar inom transportsektorn. Jag kan tyvärr också konstatera att Sveriges nuvarande regering har genomfört en rad åtgärder som kraftigt ökar utsläppen inom transportsektorn. Detta har fått till följd att behovet av kraftiga åtgärder för att snabbt minska utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn är stort.

Vi i Miljöpartiet har i vår följdmotion med anledning av regeringens klimathandlingsplan fört fram förslag på många åtgärder för att minska transportsektorns klimatpåverkan och jag vill särskilt lyfta fram följande.

Jag anser att det är nödvändigt att kollektivtrafik och tågresor blir billigare, pålitligare och bättre. Utbudet av nationell och regional kollektivtrafik behöver också öka i hela landet. Vi i Miljöpartiet anser därför att Sveriges järnväg behöver rustas upp och byggas ut i hela landet. Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas och SJ bör få ett samhällsuppdrag att verka för ökat tågresande. Jag kan tyvärr konstatera att biljettpriserna i lokaltrafiken har stigit nästan dubbelt så mycket som priset på bensin under 2000-talet. Det behöver därför införas ett gemensamt Sverigekort för all kollektivtrafik, lokal som regional, med ett enhetligt pris om 499 kronor oavsett var och hur långt man åker i landet. En utredning om ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafik behöver också tillsättas, och exempelvis bör man utreda förutsättningarna för om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad.

Jag vill påstå att det också är fullständigt nödvändigt att effektivisera transporterna. Det är därför avgörande att vi arbetar för ett transporteffektivt samhälle. Jag vill därför se en rad åtgärder som leder till en minskad total mängd trafik på de platser där alternativ till bilen redan finns. I dagsläget handlar det framförallt om våra större städer. Det måste bli enkelt och billigare att resa med låg klimatpåverkan. Jag vill framhålla att detta kräver allt från stora investeringar i kollektivtrafikens och cykelns infrastruktur till ökad turtäthet, bättre punktlighet och informationsinsatser.

Våra samhällen ska planeras för att minska behovet av bilar och sätta människan i centrum, och de måste bli säkrare för cyklister och gångtrafikanter. Jag anser att det bör inrättas en regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion som arbetar med åtgärder som minskar bilberoendet. Det bör också införas ett vägtrafikminskningsmål som utgår från klimatmålen och där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar för alternativa färdslag tar en större del av vägtrafikminskningen. Sveriges kommuner behöver få bättre förutsättningar för denna omställning genom att kommuner ges större rådighet över åtgärder som leder till ett transportsnålt samhälle och att fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik samt delad mobilitet som transportsätt.

I dag står en svensk bil parkerad och outnyttjad 97 procent av tiden. Jag vill framhålla att det på många platser och för många människor finns en enorm outnyttjad potential att öka effektiviteten i hur vi använder bilar. En övergång till en modell som baseras på nyttjande i stället för ägande kan göra att bilarna används mer effektivt. Jag anser därför att olika delningslösningar för bilar, exempelvis bilpooler och transporter som tjänst bör främjas och att parkeringsnormen i plan- och bygglagen bör ersättas med en mobilitetsnorm.

Jag anser också att kommuner ska kunna kontrollera att dubbdäcksförbud och miljözoner följs, vilket ökar genomslaget för reglerna och avlastar polisen.

Trängselskatt ska användas för att delfinansiera kollektivtrafik, och Klimatklivet bör enligt min mening utvecklas och stärkas.

Transportpolitiken ska säkerställa god mobilitet för både människor och gods i hela landet. I dag utgår planeringen från prognoser som bygger på historiska data och antaganden om ständig tillväxt för vägtrafiken. Jag anser att detta behöver ändras. För att klara en hållbar omställning av transporterna krävs en styrning mot ett mer transportsnålt samhälle.

Jag vill framföra att regeringen bör ta fram en nationell cykelplan, inklusive förslag på ett nationellt cykelvägnät, och följa upp den nationella cykelstrategin med konkreta åtgärder för att fler ska kunna cykla. Enligt min uppfattning behöver det byggas fler och bättre cykelvägar i städer såväl som i glesbygd- och landsbygden och reglerna för cykelplanering behöver ändras så att Trafikverket kan bygga cykelvägar i högre utsträckning än i dag.

Jag anser vidare att fyrstegsprincipen behöver utvecklas så att steg 1- och 2-åtgärder ingår i det som kan finansieras genom transportanslagen och används i bedömningen av transportintensiva planer.

Jag vill också framhålla att fossildrivna och särskilt energislukande fordon ska fasas ut. Fordonen måste bli mer effektiva och drivas med förnybara drivmedel inklusive el. För att hela transportsektorn ska bli 100 procent fossilfri krävs flera olika typer av förnybara drivmedel. El, biogas, flytande biodrivmedel, vätgas och elektrobränslen är alla viktiga pusselbitar. Vi i Miljöpartiet vill därför fasa ut nybilsförsäljningen av fossilbilar till 2025 och införa ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel senast 2030.

För att ytterligare främja en ökad utbytestakt för den fossila fordonsflottan bör laddinfrastrukturen och infrastrukturen för andra förnybara drivmedel byggas ut. En nationell plan bör tas fram för utbyggnad av laddinfrastrukturen i hela landet, och staten bör ta ett ökat ansvar för att bygga ut laddinfrastruktur på platser som i dag är s.k. vita fläckar på kartan över laddstolpar. En nationell plan för tankställen för biogas bör även utvecklas. Jag anser även att långsamladdning behöver underlättas, och det behöver utredas hur en lagstiftning som ger tillträde till laddning kan utformas. Dessutom är det viktigt att utveckla riktade stöd för ladd- och tankinfrastruktur, byte av batterier och transport av batterier till arbetsmaskiner. För ett effektivare genomförande bör en myndighet få ett särskilt samordningsansvar för de stöd som ges till ladd- och tankinfrastruktur för el och vätgas till personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon, fartyg och flyg. En viktig åtgärd för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan är även att konvertera bilar från fossildrift till drift med exempelvis biogas eller el, och Sverige bör införa ett konverteringsstöd för fossilbilar.

Jag vill också framhålla att Sverige bör verka för att det nyligen framlagda förslaget om en skärpning av kraven på tunga fordon i förordningen om nya tunga fordons koldioxidutsläpp genomförs med hög ambition, med 100 procents utsläppsreduktion i nya tunga fordon snarast.

Överflyttningen av godstransporter från lastbilar till järnväg och sjöfart måste intensifieras, och möjligheterna till smidig omlastning och

intermodalitet, behöver utvecklas. Jag påminner om att en sådan överflyttning kräver stora satsningar och investeringar såsom nya stambanor, effektiva lösningar för godstrafikens plats i tågsystemet samt utvecklade förutsättningar för insjöfarten. Jag vill särskilt framhålla att järnvägens och sjöfartens konkurrensvillkor måste ändras. De statliga investeringarna för överflyttning av långväga gods transporter från vägar till järnväg och sjöfart bör öka.

Jag vill också framhålla att för att flygets klimatpåverkan ska minska krävs en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen, elektrobränslen och elhybridflyg för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Det är också viktigt att inkludera inrikesflyget i transportmålet till 2030 och jag vill framhålla vikten av att Sverige och EU verkar för att det kommersiella flyget inte ska subventioneras utan stå för sin egen kostnad och klimatpåverkan.

Jag anser slutligen att en kraftfull klimatdifferentiering av farledsavgifterna bör införas för att stimulera klimatomställning inom sjöfarten. Sjöfarten kräver stora insatser för omställning till fossilfrihet och vid upphandlingar som görs framöver så ska tydliga krav ställas. Exempelvis anser jag att det bör ställas utsläppskrav i upphandlingen av Gotlandstrafiken för avtalsperioden efter 2026 som är i linje med transportsektorns klimatmål.

Mot denna bakgrund anser jag att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2023/24:2819 (MP) yrkandena 9, 16, 89, 91–94, 96–99, 101–103, 106, 109–111, 113, 116, 117, 124, 126–128 och 130–133.