

Motion till riksdagen 2024/25:1772

av **Linus Lakso m.fl. (MP)**

Ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att främja transporteffektivitet, bl.a. genom att Trafikverket ska arbeta målstyrt i stället för prognosbaserat, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen ska rustas upp och byggas ut i hela landet samt att nya stambanor med nav i Jönköping ska byggas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett vägtrafikminskningsmål som utgår från klimatmålen, där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar tar en huvudsaklig del av vägtrafikminskningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Sveriges kommuner bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom större rådgivning över trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatanpassa transportinfrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att premiera steg 1- och steg 2-åtgärder samt upprustning av befintlig väginfrastruktur framför nya vägar och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att riksdagens beslut om nytt reseavdrag (bet. 2021/22:SkU29) ska genomföras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra en bonus för elfordon och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera regelverk och ta fram en strategi för kombinerad och delad mobilitet (MAAS) och skapa bättre förutsättningar för bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka de statliga investeringarna och förbättra förutsättningarna för att fler ska kunna använda cykel som transportmedel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett slutdatum för nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder/regeländringar och ökade statliga investeringar för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en avståndsbaserad vägskatt för tunga fordon och därmed lämna Eurovinjettsamarbetet och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli idealt lika och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram förslag på styrmedel som gynnar det kollektiva resandet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram förslag på åtgärder som minskar kostnaderna för kollektivtrafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa kameraövervakning av kollektivtrafik och busshållplatser och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka kommunernas rätt att sätta upp egna hastighetskameror (ATK) och integrera dem i polisens system och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser på bötesnivå och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

God mobilitet och effektiva godstransporter i hela landet

Sverige ska ha ett transportsystem som tillgodoser behovet av transporter för personer och näringsliv, och samtidigt klarar klimatmålet och övriga miljömål, trafiksäkerhet och hälsa. Målbilden är ett utsläppsfritt och transporteffektivt samhälle. Många grundläggande aspekter av vårt transportsystem bestäms när vi bygger transportinfrastrukturen, men också planerar för våra bostäder och samhällsservice. Förutsättningarna skiljer sig även åt mellan storstäder, tätorter och glesbygd. Transportsystemet behöver anpassas efter lokala och regionala förutsättningar. Det är av vikt att Trafikverket arbetar målstyrt i stället för dagens prognosstyrning, då förbättras förutsättningarna att nå den gemensamma målbilden.

Hela landet-perspektiv och jämställdhetsperspektiv måste finnas med i transportplaneringen och då nybyggnation också har miljö- och klimatpåverkan bör s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder premieras och upprustning och underhåll av befintlig väginfrastruktur prioriteras framför nybyggnation av vägar. Klimatförändringen innebär att befintlig infrastruktur måste klimatanpassas för att vi ska säkerställa ett robust transportsystem i hela landet.

Transportsektorn står för omkring en tredjedel av Sveriges växthusgasutsläpp (40 procent om man räknar med internationell sjöfart och flygtrafik). Tack vare mer energieffektiva fordon och en ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel samt en övergång till allt fler elbilar har utsläppen från inrikes transporter minskat de senaste decennierna. Samtidigt har dock den totala mängden person- och lastbilstrafik ökat – något som har motverkat större utsläppsminskningar inom transportsektorn. Regeringens transportpolitik har brutit trenden mot långsamt minskad klimatpåverkan från transporterna till att återigen öka kraftigt.

Sveriges nuvarande regering har tillsammans med Sverigedemokraterna genomfört en rad åtgärder som kraftigt ökar utsläppen inom transportsektorn. Regeringen kraftigt sänkt reduktionsplikten till en mycket låg nivå, sänkt bränsleskatter, tagit bort stödet till elfordon och avvisat riksdagens beslut om ett reseavdrag som skulle bidragit till ett mer klimatsmart resande. Regeringens politik medför kraftiga utsläppsökningar. Detta ökar väsentligt behovet av kraftiga åtgärder för att snabbt minska utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn.

Sveriges riksdag behöver stå upp för de redan beslutade klimatmålen till 2030 som dessutom har starkt stöd av näringslivet. Lägre utsläpp av koldioxid i närtid skapar även bättre förutsättningar att nå det långsiktiga klimatmålet. För att klara av Sveriges klimatmål för transportsektorn (minst 70 procent minskning till år 2030 jämfört med 2010 års nivåer) krävs därför en radikal omställning av vårt transportsystem. Utöver detta finns nu även de lagstadgade kraven från EU inom Fit for 55 som med sin juridiska tyngd och med risk för dryga böter kräver att Sverige tar fram effektiva åtgärder som sänker utsläppen i närtid.

Kollektivtrafiken och tågresor behöver bli billigare, pålitligare och bättre. Cyklande och gång behöver bli säkrare. Elbilen ska bli tillgänglig för fler och det behövs en förbättrad tillgång till laddinfrastruktur längs med de större vägarna samt för boende att kunna ladda hemma. Våra samhällen ska planeras för att minska behovet av bilar och sätta människan i centrum. Det ska införas ett vägtrafikminskningsmål som utgår från

klimatmålen och där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar till alternativa färdslag tar en större del av vägtrafikminskningen. För glesbygd föreslår vi ett mål där trafiken inte ökar jämfört med idag. Sveriges kommuner behöver få bättre förutsättningar för denna omställning genom att ge kommuner större rådighet kring åtgärder som leder till ett transportsnålt samhälle och att fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik samt delad mobilitet (MaaS). Exempel på där kommuner behöver större rådighet är trängselskatten, parkeringslagstiftningen och möjligheter att kunna reservera parkeringsplatser för bilpoolsbilar på gatuparkeringen. För att uppnå detta behöver även individen och transportköparens kostnaden för vägtransporter fördelas rättvist mellan de regioner där alternativ till vägtrafik är väl utbyggt och de regioner där andra möjligheter i större utsträckning saknas.

Miljöpartiet vill återinföra en bonus för elfordon, med en högre bonus i lands- och glesbygd, samt ett leasingstöd riktat mot låg- och medelinkomsttagare, och samtidigt kraftigt skärpa malus för att skynda på utfasningen av fossilbilar och för att göra reformen mer rättvis. Så snart som möjligt ska endast bilar med nollutsläpp samt biogasbilar kunna få klimatbonus. Skatten på de smutsigaste nya bilarna (malus) behöver höjas kraftigt, vid sidan av att gränserna för när malus tas ut skärps, för att gå i linje med ambitionen att fasa ut fossildrivna bilar så snabbt som möjligt. Vi vill inte ha klimatbonusen för de dyraste bilarna. De personer som har råd att köpa de allra dyraste nya bilarna behöver inte en skattesubvention. För personer i glesbygd med dålig tillgång till kollektivtrafik vill Miljöpartiet införa en höjd bonus i bonus malus. För att alla oavsett plånbok ska kunna byta till elbil vill Miljöpartiet införa ett leasingstöd för låg- och medelinkomsttagare för att påtagligt sänka månadskostnaden för att leasa en elbil.

Riksdagen behöver ta ställning till ett slutdatum för försäljning av fossila drivmedel inom transportsektorn och detta behöver kommuniceras i god tid. Ett slutdatum kommer att medföra att allt fler som ska köpa nya fordon väljer fordon utan fossila drivmedel. Ett slutdatum behövs även för nyförsäljning av mopeder med förbränningsmotorer behöver utredas och föreslås. Det finns idag flera olika modeller av elmopeder på marknaden och det är angeläget att nya mopeder med förbränningsmotorer inte tillförs marknaden. Mopeder står för lokalt buller och utsläpp av luftföroreningar som är skadlig för människor.

Det reseavdrag som regeringen återinfört dras med omfattande fusk på flera miljarder kronor, gynnar främst höginkomsttagare i storstadsområden och riskerar att öka utsläppen från vägtrafiken och cementera orättvisorna mellan trafikslagen. Miljöpartiet

vill införa den skattereduktion för arbetsresor som riksdagen beslutat om (bet. 2021/22:SkU29). Skattereduktionen innebär ett färdmedelsneutralt och mer rättvist system, där också de som pendlar på annat sätt såsom med kollektivtrafik omfattas. Vi anser att det krävs en reform av reseavdraget. Som utgångspunkt ska en sådan reform kunna vara kostnadsneutral.

Vi behöver rusta upp befintlig järnväg och bygga ut järnvägen i hela landet. En översyn av tågens prissättning jämfört med flyg kommer behövas, reglerna för cykelplanering ändras och laddinfrastrukturen kraftigt byggas ut och bli standard vid byggande av parkeringsplatser.

Svensk kollektivtrafik behöver stärkas

Svensk kollektivtrafik behöver uppgraderas och ges rätt förutsättningar. Det är centralt i en tid när vi måste ställa om och minska bilresandet. För att främja kollektivtrafiken behöver vi inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet som har ett övergripande sektorsansvar på nationell nivå. Det ska vara ett stöd och samordningsorgan, detta saknas idag.

Vi behöver hitta ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken då det kommer att bli orimligt att den regionala skatten ska kunna klara att backa upp alla behov som finns. Ska vi få en prisvärd och utbyggd kollektivtrafik klarar inte regionerna och kollektivtrafikmyndigheterna av det med endast intäktskällor från biljettintäkter och den regionala skatten. Ett nytt system behövs för att bredda finansieringen av kollektivtrafiken. Det finns även ett behov att se över olika former av styrmedel som kan gynna det kollektiva resandet. Vi vet redan idag att trängselskatt och parkeringsavgifter är styrmedel som minskar biltrafiken på platser där de införs och som indirekt effekt kan leda till att det kollektiva resandet ökar. Men vi behöver än mer titta på styrmedel som direkt leder till att fler väljer kollektivtrafiken och att kollektivtrafiken i stort gynnas. På samma sätt behöver vi studera åtgärder som kan minska kostnaderna för kollektivtrafiken utan att det påverkar resenärerna negativt. Tvärtom kan träffsäkra och effektiva åtgärder både sänka kostnader och förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Till exempel fler sammanhängande busskörfält i våra städer gör både att resenärerna kommer fram fortare, men även att samma buss och samma förare kan hinna med fler avgångar under en och samma dag.

Vi saknar ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken. Detta splittrar upp det för resenärerna och gör en kollektiv resa över länsgränser svåra. Vi behöver införa ett

gemensamt Sverigekort för all kollektivtrafik, lokal som regional med ett enhetligt pris oavsett var och hur långt man åker i landet. Förslaget om Sverigekortet löser denna ekvation men i väntan på det bör ett nationellt biljettsystem tas fram. Detta är en uppgift för den nationella kollektivtrafikmyndigheten. Det behövs även en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg. Idag är SJ dominerande men inte heltäckande. Detta är olyckligt och bör ändras.

För att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet så bör kameraövervakning från bussar och vissa fasta platser prövas. Detta skulle minska problemen med bilister som utnyttjar kollektivkörväg samt parkerade bilar vid busshållplatser. Det skulle säkerställa tidtabellens regelbundenhet samt minska risken för att resenärer fastnar i bilköer. För att detta ska bli ett effektivt system behöver dagens föraransvar ändras till ägaransvar liksom dagens felparkeringsavgift. För grova trafikförseelser utöver böter är det fortsatt viktigt att det är föraransvar.

Överflyttning av gods från lastbil till järnväg och sjöfart måste intensifieras och möjligheten till smidig överflyttning, så kallad intermodalitet, behöver utvecklas. Nya stambanor, effektiva lösningar för godstrafikens plats i tågsystemet och insjöfartens förutsättningar behöver utvecklas.

Internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli idealt lika, vilket innebär att transportköparen/resenären fullt ut betalar ett pris som inkluderar ersättning för de externa effekter transporten orsakar resten av samhället. Exempel på externa effekter är avgasutsläpp, slitage, partiklar, trafikolyckor, buller och trängsel som påverkar andra negativt både i och utanför trafiksystemet.

Utredningen "Godstransporter på väg" (SOU 2022:13) föreslår en avståndsbaserad skatt på lastbilar. Utredningens förslag bör genomföras, vilket innebär att Sverige lämnar Eurovinjettsamarbetet, som numera endast består av Nederländerna, Luxemburg, Danmark och Sverige, varav Danmark lämnar eurovinjetten 1 januari 2025. Hittills har kilometerskatter för tunga fordon införts i sju EU-länder – Belgien, Tyskland, Polen, Tjeckien, Slovakien, Ungern, Slovenien och Österrike. I ytterligare några länder finns avståndsbaserade avgiftssystem, men dessa baseras på i huvudsak samma tekniska lösningar som gäller för traditionella motorvägstullar. Belgien och Tyskland har enstaka vägtullar i kombination med avståndsbaserade vägavgifter för tunga fordon. Sedan har hela åtta EU-länder avståndsbaserade vägavgifter för alla typer av fordon: Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Polen, Portugal och Spanien. En kilometerskatt på tunga fordon skulle inbringa skatteintäkter och även

sänka utsläppen från trafiken, liksom de utredningar som har gjorts i Danmark. Danmark inför en kilometerbaserad och CO₂-differentierad vägavgift för lastbilar över 12 ton. Detta tillsammans med ändrade nationella regler för lastbilars vikt och dimensioner, beräknas CO₂-utsläppen minska med ca. 0,3 miljoner ton 2025 och ca. 0,4 miljoner ton 2030. Det är hög tid att Sverige moderniserar sin lagstiftning på detta område, särskilt i ljuset av att majoriteten av övriga EU-länder redan har infört olika variationer på kilometerskatt.

För att minska flygets klimatpåverkan krävs en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen, elektrobränslen och elhybridflyg för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Utbudet på förnyelsebara bränslen kommer sannolikt vara begränsad och tekniker kommer ta lång tid att utveckla och introducera brett på marknaden. Vi behöver därför även minska flygresorna, samt utveckla flyget på de sträckor där det finns bra järnväg.

Sveriges kommuner behöver få ökade befogenheter för regelefterlevnad i trafiken. En kommun har rätt att besluta om hastigheterna på kommunala gator och vägar. Men kommunen får sedan inte säkerställa att reglerna följs. Det enda som står kommunen till buds är fysiska farthinder eller att invänta polis. Detta är direkt kontraproduktivt. Liknande situationer uppstår vid till exempel dubbdäcksförbud, miljözoner och obehöriga fordon i kollektivtrafikkörfält. Miljöpartiet föreslår att ge kommunerna befogenhet att sätta upp egna hastighetskameror (ATK) och integrera dem i polisens system. Vidare bör dagens föraransvar vid till exempel hastighetsöverträdelser ändras till ägaransvar, liksom dagens felparkeringsavgift. För grova trafikförseelser utöver böter är det fortsatt viktigt att föraransvaret gäller.

Linus Lakso (MP)

Emma Nohrén (MP)

Elin Söderberg (MP)

Janine Alm Ericson (MP)

Katarina Luhr (MP)

Jacob Risberg (MP)