

Motion till riksdagen 2010/11:T409

av Penilla Gunther (KD)

Renare transporter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att satsa på klimatsmart samhällsplanering med minskade avstånd mellan bostad, arbete och offentlig service.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla digitala kommunikationer och flexibla arbetslösningar som kan minska behovet av fysiska transporter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att bygga vidare på EU:s strategi för transeuropeiska transportnätverk.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa ett europeiskt driftskompatibelt stamnät där godset snabbt kan passera utan att bli liggande på bangårdar och i hamnar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa en gemensam IT-plattform för köp av tågbiljetter i hela EU, oberoende av operatör.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att transportsektorn snarast bör inkluderas i EU:s handelssystem för utsläppsrätter och att dessa ska fördelas genom auktionering.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beskatta transporter och fordon utifrån de faktiska utsläppen.²
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel även efter 2013.²

Fel! Okänt namn på

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomsnittsutsläppen av koldioxid från nyproducerade bilar inom EU bör sänkas till max 80 g/km fr.o.m. 2020 och max 60 g/km fr.o.m. år 2025.¹
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett absolut maxtak för koldioxidutsläpp, som ingen bilmodell får överskrida, bör införas.¹
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett förbud bör införas fr.o.m. 2015 mot nyförsäljning av bilar som enbart kan drivas med fossila bränslen.

Fel! Okänt namn på

¹ Yrkandena 6, 9 och 10 hänvisade till MJU.

² Yrkandena 7 och 8 hänvisade till SkU.

Fel! Okänt namn på

Ett smart kommunikationssystem

Förbättrad miljö, förbättrad livskvalitet och ett modernt, hållbart transportsystem kan gå hand i hand. Våra transportsystem behöver anpassas så att de blir långsiktigt hållbara i förhållande till hotet om klimatförändringar. Samtidigt måste den enskilda människans vardag beaktas. Barnfamiljen i Göteborg och pensionären i Lycksele måste kunna fortsätta leva utan att vardagslivet allvarligt försvåras av illa genomtänkta politiska beslut.

Kommunikationssystemet bör utformas utifrån en trestegsmodell, där vi i första hand ersätter fysiska transporter med andra lösningar, exempelvis ny informations- och kommunikationsteknik, videokonferenser och handel över Internet. I andra hand bör vi välja så energieffektiva transporter som möjligt och i tredje hand ersätta fossila bränslen med långsiktigt hållbara klimatneutrala alternativ.

Vid planering av städer bör beslutsfattare verka för att minska avstånd mellan bostäder, affärer, arbetsplatser och skolor. Kommunernas roll är central. Särskild uppmärksamhet bör riktas mot framväxten av köpcentrum utmed infartsvägarna till städer, så kallad externhandel. Dessa är svåra att nå med kollektivtrafik och bidrar stort till att öka utsläppen och bilberoendet. De riskerar dessutom att slå ut närbutiker, vilket gör att ännu fler människor blir beroende av bil utan att ha någon valmöjlighet. Flera länder – däribland Norge och Nederländerna – har infört olika typer av lagstiftning för att begränsa expansionen av externhandel.

Alliansregeringen har reformerat myndighetsstrukturen inom transportsektorn i Sverige. Detta innebär att myndigheterna kan ta ett samlat grepp på transportsituationen i landet.

Minska behovet av fysiska transporter

Transporter och kommunikationer är två begrepp med i stort sett samma innebörd. Ändå har ansträngningarna att koppla transportbehoven i samhället till den potential som utvecklingen av informations- och kommunikationsteknologin (ICT) erbjuder hittills varit få. ICT innebär bland annat en revolution i sättet att organisera och producera varor och tjänster och har därmed en stor potentiell inverkan på både transportbehoven och energi- och materialströmmarna i samhället. Industriella processer, elektriska apparater, motorer av olika slag, byggnader – i alla dessa sammanhang kan IT utnyttjas för att öka effektiviteten i energi- och materialanvändningen. Ett tydligt exempel är tryckning och distribution av trycksaker och tidningar. ICT ger möjligheter till långtgående decentralisering av tryckning, samtidigt som transporterna minskar. Genom att mycket av informationen kan hämtas via Internet minskar åtgången av papper. En strategisk satsning bör därför göras på forskning kring vilka industrisektorer som har möjlighet att decentralisera produktionen och därmed minska behovet av transporter.

Staten skulle kunna vara mycket mer proaktiv och vara ett gott föredöme för näringslivet, till exempel när det gäller användande av videokonferenser, uppmuntrande av flexibla arbetsformer och användande av bilpooler. Det bör finnas strikta krav på offentlig förvaltning att minska sina fysiska arbetsresor. För att främja arbete hemifrån och minska de fysiska resorna till och från arbetet vill vi också inleda en diskussion om flexibelt arbete med de fackliga organisationerna. Alla offentliga arbetsgivare bör tillämpa reseråd för sina anställda. Dessa råd bör utgå från att i första hand undvika att resa överhuvudtaget, exempelvis genom att i stället ordna videokonferenser.

I sista hand ska tjänstebilar användas. En framgång för Kristdemokraterna är beslutet om att när offentliga verksamheter köper in bilar skall miljöbilar väljas där så är möjligt. Miljöbilspremierna, som gällde 2007–2009, bidrog också till att öka andelen miljöbilar i Sverige.

Transeuropeiska nätverk

Det är viktigt att bygga vidare på EU:s strategi för transeuropeiska transportnätverk (förkortad TEN-T). Framför allt behöver satsningarna på godstransporter på järnväg och till sjöss förbättras. Idag är godstrafiken för långsam och har därför svårt att konkurrera med godstransporter på lastbil. Därför behövs ett europeiskt driftskompatibelt stomnät där godset snabbt kan passera utan att bli liggande på bangårdar och i hamnar.

Det måste bli lättare att byta transportslag och dagens barriärer för tågtrafik bör undanröjas. Övergången från väg- till järnvägstrafik skulle underlättas avsevärt om det fanns en gemensam IT-plattform för köp av tågbiljetter i hela EU, oberoende av operatör. Sveriges regering bör ta initiativ till skapandet av ett sådant system.

Arbetet med så kallade sjömotorvägar bör ges högsta prioritet. Konceptet med sjömotorvägar innefattar infrastruktur i och omkring hamnarna, anläggningar, teknik och tjänster. Det är viktigt att Sverige är pådrivande för att få fart på investeringar i sjömotorvägskonceptet.

Minskade utsläpp av koldioxid

Mellan 1990 och 2005 ökade utsläppen av växthusgaser från transportsektorn i EU med 32 procent, medan andra sektorer minskade sina utsläpp med 9,5 procent. Utsläppen från transportsektorn i Sverige har ökat med 10 procent sedan 1990. Godstransporter med lastbil svarar för nästan hela ökningen, men fortfarande står persontransporterna för den största andelen av utsläppen. Det behövs olika styrmedel för att minska trafikens klimatpåverkan.

Fel! Okänt namn

Handel med utsläppsgränser

Flygsektorn, som hittills sluppit att betala stora delar av sina kostnader, kommer från och med 2012 att ingå i systemet med utsläppsrätter. Det är önskvärt att övriga transportsektorn, inklusive vägtrafiken, inkluderas i handelssystemet så snart som möjligt. Därigenom kan kostnadseffektiva utsläppsminskningar åstadkommas till lägsta möjliga totala kostnad för välfärden. Utsläppsrätter bör fördelas genom auktionering.

Beskattning

Kristdemokraterna har inom regeringen medverkat till att fordonsbeskattningen får en tydligare koppling till fordonets miljöpåverkan. Detta gäller både klimatpåverkan och utsläpp av ämnen som är skadliga för levande organismer och människors hälsa. Principen för miljöstyrande skatter ska vara att transporter och fordon beskattas utifrån de faktiska utsläppen.

Biobränslen utgör en viktig potential för miljövänliga drivmedel. I Sverige finns det inom jord- och skogsbruket goda förutsättningar för att förverkliga denna potential. Detta kräver att investerarna kan räkna med långsiktiga stabila villkor för att få lönsamhet i sin verksamhet. Därför bör biodrivmedel vara fortsatt skattebefriade även efter 2013, som är det bortre årtal för vilket skattebefrielse gäller enligt tidigare beslut.

Gränsvärden för bilarnas utsläpp

EU har beslutat om maxtak för genomsnittsutsläppen av koldioxid från personbilar. Nyproducerade bilar inom EU får inte ha ett högre genomsnittsutsläpp av koldioxid än 130 g/km från 2012 och max 95 g/km från 2020. I dag ligger EU:s genomsnitt på 158 g/km. Dessa gränser uttrycker en alltför låg målsättning. I stället bör maxgränsen för genomsnittsutsläppen av koldioxid från nyproducerade bilar inom EU sättas till max 80 g/km från och med 2020 och max 60 g/km från och med 2025. Ett absolut maxtak, som ingen bilmodell får överskrida, bör också införas.

Det är viktigt att omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta startas omgående, eftersom de bilar som säljs idag kommer att rulla på vägarna under lång tid framöver. Ett förbud mot nyförsäljning av bilar som enbart kan drivas med fossila bränslen bör därför införas från och med 2015.

Stockholm den 27 oktober 2010

Penilla Gunther (KD)