

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2016/17:2958

av **Emma Wallrup m.fl. (V)**

Miljöanpassad vägtrafik

Innehåll

Förslag till riksdagsbeslut	2
Klimatet kräver en omställning av våra transporter och resor	2
Åtgärder för en miljöanpassad vägtrafik	3
Det behövs en tydlig definition av målet för vår fordonstrafik till 2030 samt en handlingsplan	3
Inför en bonus–malus med tydliga climateffekter	4
Utred stöd för konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel	5
Stimulera elektrifiering av vägnätet	5
Utred beskattning av bilförmån som helt kopplas till klimat- och miljöpåverkan	5
Stärk sociala hållbarhetskrav på drivmedel	6

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör anta ett mål till 2030 om minst 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan för en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda åtgärder som förenklar och stimulerar konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning i syfte att införa en ny modell gällande beskattning av bilförmån där förmånsvärdet baseras på bilens miljö- och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU:s sociala hållbarhetskrav stärks för både fossila och alternativa drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

Klimatet kräver en omställning av våra transporter och resor

Inrikes transporter står för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser, varav över 90 procent kommer från vägtrafiken. För att Sverige ska nå en fossilfri fordonstrafik till 2030 och hela samhället på sikt bli fossilfritt krävs en mängd strukturella åtgärder för omställningen. Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. På korta transportsträckor (vilket gäller merparten av alla förflyttningar) i städerna har gång och cykel stor potential. I glesare bygder kan t.ex. en väl utbyggd anropsstyrd kollektivtrafik, byabussar och samåkningstjänster minska bilresorna på kortare sträckor. För en attraktiv anropsstyrd kollektivtrafik krävs att en sådan reform genomförs med kvalitativa förbättringar för resenären. Genom ökad och förbättrad kollektivtrafik och järnväg ges stora möjligheter att minska vägtransporterna och miljöbelastningen men effekten blir även att krav på nya väginvesteringar minskar. Satsningar på kollektivtrafik underlättar för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Satsningar på kollektivtrafik ökar också möjligheten för den som saknar tillgång till bil att kunna resa och röra sig i samhället. Vid utbyggnad av kollektivtrafik är det därför viktigt att både väga in möjligheter att minska bilismen och att resmönster kan skilja sig åt p.g.a. inkomst och kön. I riksdagsmotion 2015/16:756 Fördubblad kollektivtrafik har Vänsterpartiet presenterat förslag på åtgärder för att fördubbla andelen kollektivtrafikresenärer.

Med en förbättrad samverkan mellan trafikslagen kan transporter också bli mer effektiva. Därför är s.k. kombiterminaler väsentliga för ett transportsnålt samhälle. Även ökad sjöfart kan bidra till att minska klimat- och miljöpåverkan.

Transportsnål samhällsplanering är därför av central betydelse för att uppnå våra miljö- och klimatmål. I vår riksdagsmotion 2016/17:541 Transportsnål samhällsplanering presenterar Vänsterpartiet förslag på åtgärder på detta område.

Även om det viktigaste är att skapa en transportsnål samhällsplanering, kommer det fortsatt att finnas behov av resor och transporter på väg. Dessa transporter måste då utföras av fordon som inte försvårar en ekologisk hållbarhet. Därför måste bensin- och dieslbilar successivt fasas ut samt ett paket av åtgärder inom vägtransportsektorn genomföras. Utvecklingen av nya miljöbilar får inte bara kopplas till själva drivmedlet, utan i högre grad relateras till energieffektivitet. Statens ekonomiska styrmedel måste därför inriktas mot att även främja en ökad energieffektivitet av fordon. Enligt betänkandet Fossilfrihet på väg (2013) så kommer teknisk utveckling dock inte att räcka till för att nå en fossilfri fordonsflotta. Även Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedömer att det inte är rimligt att förvänta sig stora konsekvenser av teknikutvecklingen inom den 10-årsperiod som är relevant i det här sammanhanget. Även IPCC (FN:s klimatpanel) och IEA (Internationella energirådet) har kommit till samma slutsatser.

Åtgärder för en miljöanpassad vägtrafik

Sverige har en av Europas mest energislukande fordonsparker för persontransporter och därmed de mest koldioxidalandande fordonen per körd sträcka. Detta vill vi ändra på. För det första genom att minska transporter på väg och flytta över kommunikationer till mer ekologiskt hållbara transportslag. För det andra genom åtgärder som är kopplade till att miljöanpassa själva vägtrafiken, vilka presenteras i denna motion med fokus på biltrafiken.

Det behövs en tydlig definition av målet för vår fordonstrafik till 2030 samt en handlingsplan

Sverige har ett hänsynsmål för transporterna som säger att transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende samt att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. År 2013 lämnade Utredningen om fossilfri fordonstrafik (populärt kallad FFF-utredningen) sitt betänkande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) där man presenterar åtgärder samt hur begreppet fossiloberoende fordonsflotta kan ges en innebörd. Utredningen föreslår ett mål till 2030 på 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå. Varken regering eller riksdag har dock tagit ställning till FFF-utredningens förslag på definition av målet. Vänsterpartiet anser att det är angeläget att en definition av begreppet fastställs och att FFF-utredningens förslag på målsättning bör vara en absolut mininivå gällande vägtrafikens utsläpp.

Miljömålsberedningen har 2016 föreslagit ett sektorsmål för transportsektorn. Förslaget är att utsläppen för inrikes transporter senast 2030 ska vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå (SOU 2016:47). Vänsterpartiet har reserverat sig mot förslaget och anser att utsläppen för inrikes transporter bör minska i minst samma omfattning som vägtrafiken enligt FFF-utredningens förslag.

För att nödvändiga åtgärder i tid ska genomföras för att minska vägtrafikens utsläpp bör definition av målsättning om fossiloberoende fordonsflotta till 2030 fastställas. Detta skulle stärka de transportpolitiska målen och våra nationella klimatansträngningar.

Sverige bör anta ett mål till 2030 om minst 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Sverige saknar idag en konkret färdplan för hur Sverige ska kunna uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Flera initiativ har dock sedan FFF-utredningens betänkande presenterades tagits för att verka i en sådan riktning. Energiforsk, VTI, Sweco och Fores 2030-sekretariatet har med stöd av Energimyndigheten tagit fram en strategisk innovationsagenda (2016) för att nå måluppfyllelse till 2030. Rapporten innehåller inte en heltäckande strategi för att nå målet men innehåller förslag från berörda aktörer som är väl värda att beaktas för att utforma en färdplan mot målet. Även Energimyndigheten har ett pågående projekt för en strategisk plan för en fossilfri transportsektor. Regeringen beslutade därutöver i juli 2016 att en särskild utredare i rollen som nationell samordnare ska stödja regeringen i att stärka och fördjupa arbetet med Fossilfritt Sverige. Vänsterpartiet anser att det är hög tid att nu ta tillvara FFF-utredningens förslag i betänkandet och planlägga arbetet med åtgärder för att nå 2030-målet. Regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan för en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Inför en bonus–malus med tydliga climateffekter

Vänsterpartiet har under lång tid föreslagit att bonus–malus-system ska införas i Sverige. Med bonus–malus-system avses ett system där miljöanpassade fordon med låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus medan fordon med höga utsläpp av koldioxid belastas med en högre skatt. Frankrike har under lång tid haft en sådan modell. Modellen har bidragit till en mycket snabb omställning av den franska nybilsförsäljningen samtidigt som systemet är statsfinansiellt neutralt. Det är helt enkelt de som väljer bilar med stora miljöutsläpp som betalar till dem som istället väljer miljösnåla bilar.

I april 2016 presenterade Bonus–malus-utredningen sitt förslag. Utredningen anser att vi redan i dag kan betrakta vårt nuvarande system som en form av ett bonus-malus-system. Detta då supermiljöbilspremien gynnar bilar med låga utsläpp av koldioxid, medan bilar med relativt höga utsläpp belastas med högre skatt. Utredningen föreslog därför två varianter inom ramen för befintligt system med supermiljöbilspremie och fordonsbeskattning. Vänsterpartiet anser att utredningens båda förslag ger alldeles för liten sammanlagd climateffekt och därför inte är förenlig med våra målsättningar att minska utsläppen inom transportsektorn. Därutöver är stimulansen för biogasbilar och rena elbilar alltför svag och utredningens förslag brister i långsiktighet och styreffekt. Kritiken har även varit mycket stark från remissinstanserna. Vänsterpartiet anser att regeringen borde ha gett direktiv till utredningen att föreslå en registreringskatt av fransk modell och att förslaget bör vara i enlighet med våra målsättningar inom miljö- och klimatområdet. Vänsterpartiet förutsätter att regeringen i beredning av Bonus–malus-utredningens förslag lyssnar på den tunga kritiken från remissinstanserna och återkommer med förslag som ger tydliga climateffekter.

Utred stöd för konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel

Det är i dag möjligt att konvertera bilar som drivs med fossila bränslen till biodrivmedel. Genom att införa styrmedel som stimulerar och underlättar bilbränslekonvertering av bilar som drivs med fossila drivmedel till förnybar drift som t.ex. biogas kan betydande klimatvinster uppnås. För många bilägare bedöms kostnaden för exempelvis en ny biogasbil för stor men genom att införa åtgärder som stimulerar konvertering av befintlig bil till biogasdrift skulle fler bilägare kunna köra bilar som drivs förnybart. Regeringen bör utreda åtgärder som förenklar och stimulerar konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Stimulera elektrifiering av vägnätet

Vänsterpartiet anser att den långsiktiga inriktningen bör vara att framtidens vägtransporter ska gå på el, eftersom elmotorer är betydligt effektivare än förbränningsmotorer, så att totalt sett mindre energi krävs. Det sker främst genom batteribilar, laddhybrider och vätgasdrivna bränsleceller men även genom elektrifiering av själva vägnätet. Elektrifieringen minskar även buller och utsläpp av andra föroreningar som kolväten och partiklar och bidrar därmed till måluppfyllnad av flera miljö kvalitetsmål. Regeringen och Vänsterpartiet har 2016 infört premier för inköp av elbussar och genom stadsmiljöavtalet finns numera möjligheter att söka stöd för eldrift av kollektivtrafik. Därutöver pågår i Sverige för närvarande ett par elvägsprojekt som bl.a. genomförs med statligt stöd.

Samtliga medlemsländer i EU ska under hösten 2016 upprätta nationellt handlingsprogram för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen. Handlingsprogrammet ska innehålla nationella mål för utbyggnad av laddnings- och tankstationer för olika typer av alternativa bränslen, som t.ex. el och vätgas, samt olika former av stödåtgärder. Vänsterpartiet anser att handlingsprogrammet är mycket betydelsefullt och angeläget för att uppnå fossiloberoende transporter.

Utred beskattning av bilförmån som helt kopplas till klimat- och miljöpåverkan

Antalet förmånsbilar har ökat i Sverige och uppgår till cirka 260 000. Sveriges nuvarande modell för beskattning av dessa bilar har betydande miljöbrister. Den nuvarande beräkningsmodellen har genom flera studier visat sig underskatta värdet av förmånen och gynnar köp av stora bilar vilket leder till merutsläpp av koldioxid. För vissa miljöbilar finns regler om nedsättning av förmånsvärdet, eftersom miljöbilar i allmänhet är dyrare i inköp än andra bilar. Vänsterpartiet ser fördelar med denna nedsättning men anser att en ny modell bör införas där förmånsvärdet helt kopplas till bilens koldioxidutsläpp eller energianvändning. Regeringen bör tillsätta en utredning i syfte att införa ny modell gällande beskattning av bilförmån där förmånsvärdet baseras på bilens miljö- och klimatpåverkan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Stärk sociala hållbarhetskrav på drivmedel

Sedan hållbarhetskriterierna för biodrivmedel började tillämpas i Sverige har drivmedelsbolagen infört system som gör att biodrivmedel kan spåras till sitt ursprung, deras klimatpåverkan kan bedömas och det kan säkerställas att viss hänsyn till naturskydd respekteras. Dessa kriterier finns i hållbarhetslagen, som i sin tur har sitt ursprung i förnybartdirektivet.

I bränslekvalitetsdirektivet finns i dag vissa krav gällande social hållbarhet men dessa är begränsade i sin omfattning. Vänsterpartiet anser att all produktion av drivmedel, såväl förnybara som fossila, bör ske under förhållanden där arbetsvillkoren är goda och uppfyller ILO:s konventioner samt att livsvillkoren förbättras för lokalbefolkningen genom produktionen. Produktion av drivmedel bör inte heller försämra tillgång på livsmedel till överkomligt pris och markrättigheter ska respekteras. Regeringen bör verka för att EU:s sociala hållbarhetskrav stärks för både fossila och alternativa drivmedel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Emma Wallrup (V)

Stig Henriksson (V)

Amineh Kakabaveh (V)

Hans Linde (V)

Jens Holm (V)

Birger Lahti (V)

Håkan Svenneling (V)