

Trafikutskottets yttrande 2019/20:TU4y

Den europeiska gröna given

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade den 3 mars 2020 att ge bl.a. trafikutskottet möjlighet att yttra sig över kommissionens meddelande om den europeiska gröna given, COM(2019) 640.

Trafikutskottet yttrar sig över kommissionens meddelande i de delar som berör utskottets beredningsområde.

Utskottets överväganden

Den europeiska gröna given

EU-kommissionen antog i december 2019 meddelandet Den europeiska gröna given (COM(2019) 640) som ett svar på aktuella klimat- och miljörelaterade utmaningar. Enligt kommissionen ska den europeiska gröna given bidra till att ställa om EU till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det 2050 inte längre förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen. Därutöver syftar den europeiska gröna given bl.a. till att skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital och att skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. Den europeiska gröna given innehåller ett antal fokusområden, varav ett rör en snabbare omställning till hållbar och smart mobilitet. Nedan behandlas kommissionens meddelande i de delar som berör utskottets beredningsområde.

Hållbar och smart mobilitet

För att genomföra den europeiska gröna given finns det enligt kommissionen behov av att ställa om politiken inom många områden, däribland transportområdet. När det gäller en omställning till en mer hållbar och smart mobilitet påminner kommissionen inledningsvis om att transporter står för en fjärdedel av EU:s utsläpp av växthusgaser och fortsätter att öka. För att uppnå klimatneutralitet måste transportutsläppen minska med 90 procent fram till 2050, vilket enligt kommissionen förutsätter att alla transportslag bidrar till utsläppsminskningen. Kommissionen anger att den under 2020 kommer att anta en strategi för hållbar och smart mobilitet med inriktning på denna övergripande utmaning och som kommer att innefatta åtgärder för samtliga utsläppskällor.

En viktig del i att minska utsläppen från transporter är att öka transportsystemets effektivitet, vilket enligt kommissionen bl.a. kan uppnås genom att stärka multimodala transporter. Kommissionen anger att en betydande del av de 75 procent av de inre godstransporter som i dag fraktas på väg bör flyttas över till järnväg och inre vattenvägar. För att detta ska vara möjligt krävs emellertid åtgärder som säkerställer en bättre förvaltning och ökad kapacitet på järnvägar och inre vattenvägar; kommissionen har för avsikt att anta sådana åtgärder senast 2021. Ett annat sätt att främja transporteffektivisering är enligt kommissionen att dra tillbaka förslaget om ändring av direktivet om kombinerade transporter och anta ett nytt ändringsförslag som kan göra direktivet till ett effektivt verktyg i att stödja multimodala godstransporter med järnvägs- och vattenvägstransporter, inklusive närsjöfart. Kommissionen framhåller även vikten av ett gemensamt europeiskt lufttrum för att minska luftfartens utsläpp.

Kommissionen anger vidare att automatiserad och uppkopplad multimodal rörlighet kommer att spela en allt större roll framöver, tillsammans med smarta trafikstyrningssystem som möjliggörs genom digitalisering. För att dessa trender ska leda till nya hållbara mobilitetstjänster som kan minska trängsel och föroreningar kommer transportsystemet och infrastrukturen i EU att behöva anpassas. Kommissionen har för avsikt att bidra till den fortsatta utvecklingen av smarta system för trafikstyrning och integrerade mobilitetslösningar genom sina finansieringsinstrument, t.ex. utlysningar inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

Kommissionen framhåller även att transportpriserna måste återspegla den inverkan som transporter har på miljön och på människors hälsa. Subventioner av fossila bränslen bör därmed upphöra, och kommissionen kommer att titta närmare på de nuvarande undantagen från skatteplikt, bl.a. för flyg- och fartygsbränsle, och hur man bäst ska täppa till eventuella kryphål. Kommissionen överväger därtill att utvidga EU:s handel med utsläppsrätter till sjöfartssektorn och att minska antalet utsläppsrätter i utsläppshandelsystemet som tilldelas kostnadsfritt till flygbolag. Vikten av att samordna dessa åtgärder med åtgärder på global nivå, särskilt inom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), framhålls även av kommissionen. I den europeiska gröna given framgår även att kommissionen har för avsikt att ägna ny politisk uppmärksamhet åt hur effektiva vägavgifter kan uppnås i EU. I sammanhanget anger kommissionen att den är beredd att dra tillbaka förslaget om ändring av Eurovinjettdirektivet om inte Europaparlamentet och rådet behåller ambitionsnivån i kommissionens ursprungliga förslag.

En annan aspekt som lyfts fram i den europeiska gröna given är tillgången till alternativa hållbara drivmedel. Kommissionen påminner om att EU år 2025 kommer att behöva omkring 1 miljon offentliga laddnings- och tankstationer för de 13 miljoner utsläppsfria och utsläppsnåla fordon som förväntas trafikera vägarna i unionen. Kommissionen kommer att stödja utbyggnaden av offentliga laddnings- och tankstationer där det finns kvardröjande vita fläckar, särskilt för långresor och i glesbefolkade områden, och kommer så snart som möjligt att inleda en ny ansökningsomgång inom ramen för FSE i detta syfte. Tanken är att dessa åtgärder ska fungera som komplement till nationella åtgärder. Därtill kommer kommissionen att överväga lagstiftning för att främja produktion och användning av hållbara alternativa bränslen för de olika transportslagen. Vidare har kommissionen för avsikt att se över direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen och förordningen om transeuropeiska transportnät för att påskynda införandet av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon och fartyg.

Kommissionen framhåller också att EU:s transporter bör bli avsevärt mindre förorenande, särskilt i städerna. En minskning av utsläpp och trängsel och bättre kollektivtrafik bör åstadkommas med en kombination av insatser. Kommissionen tänker bl.a. föreslå strängare krav på utsläpp av luftföroreningar från fordon med förbränningsmotorer. Kommissionen kommer

också att senast i juni 2021 föreslå en översyn av lagstiftningen om utsläpp av koldioxid från personbilar och lätta nyttofordon, så att det fr.o.m. 2025 finns en tydlig väg mot utsläppsfri mobilitet. Samtidigt överväger kommissionen att utöka EU:s handel med utsläppsätter till vägtransporter, som ett komplement till befintliga och framtida krav på koldioxidutsläpp från fordon. Kommissionen tänker även vidta åtgärder i fråga om sjöfart, bl.a. för att reglera de mest förorenande fartygens tillträde till EU:s hamnar och ålägga fartyg i hamn att använda el från land. Även luftkvaliteten nära flygplatser kan enligt kommissionen förbättras genom att man tar itu med utsläppen av föroreningar från flygplan och flygplatsverksamhet.

I den gröna given framhålls även att teknik, hållbara lösningar och banbrytande innovation är avgörande för att målen i den europeiska gröna given ska nås. Kommissionen understryker bl.a. vikten av att mobilisera forskning och att främja innovation. Exempelvis anges att partnerskap mellan industrin och medlemsländerna kan stödja forskning och innovation inom transportsystemet, däribland batteriutveckling.

Digitalisering

Digital teknik är enligt kommissionen en viktig möjliggörande faktor för att uppnå den gröna givens hållbarhetsmål i många olika sektorer. Kommissionen ämnar därför överväga åtgärder för att se till att digital teknik som artificiell intelligens (AI), 5G, moln, edge computing och sakernas internet kan påskynda och maximera politikens effekter för att hantera klimatförändringar och skydda miljön. Digital infrastruktur (t.ex. superdatorer, datormoln, ultrasnabba nät) i kombination med data och AI kan enligt kommissionen underlätta evidensbaserade beslut och öka kapaciteten att förstå och hantera miljöutmaningar. Det är dock viktigt att den digitala sektorn i EU sätter hållbarhet i centrum. Kommissionen överväger åtgärder för att förbättra informations- och kommunikationssektorns energieffektivitet och cirkularitet, t.ex. vad gäller bredbandsnät och datacentraler. Kommissionen kommer även att bedöma behovet av ökad öppenhet kring de elektroniska kommunikationstjänsternas miljöpåverkan, strängare åtgärder vid utbyggnad av nya nät och stöd till återvinningssystem för att uppmuntra människor att lämna tillbaka önskade apparater som mobiltelefoner, surfplattor och laddare.

Utskottets ställningstagande

Kommissionens meddelande om den europeiska gröna given innehåller en första färdplan för de centrala politiska strategier och åtgärder som krävs för att förverkliga den politiska ambitionen om att EU senast 2050 ska bli världens första klimatneutrala världsdel. Färdplanen innefattar åtgärder inom en rad olika områden, däribland transportområdet, och kommer att uppdateras i takt med att behoven utvecklas och de politiska åtgärderna utformas. Frågan om hållbara transporter har mycket hög prioritet för utskottet. Utskottet välkomnar

därför på ett övergripande plan den europeiska gröna given och anser att det är angeläget att kommissionens höga ambitioner på området omsätts i konkret politik och lagstiftning. Det är därför också positivt att kommissionen synes prioritera den europeiska gröna given, vilket bl.a. framgår av kommissionens arbetsprogram för 2020 (COM(2020) 37) där kommissionen anger att den har för avsikt att genomföra många av de åtgärder som aviseras i den europeiska gröna given redan under innevarande år.

När det gäller hållbar och smart mobilitet kan utskottet inledningsvis konstatera att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Utskottet har tidigare framhållit att ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem är en viktig förutsättning för att möta klimatutmaningen och för att stärka EU:s ekonomi och konkurrenskraft och att det därför är av stor vikt att Sverige och övriga medlemsstater fullföljer sina åtaganden i arbetet med att förverkliga en fullt fungerande inre marknad för transporter, t.ex. i fråga om det fjärde järnvägspaketet, sjöfartsmarknaden och utvecklingen av det gemensamma luftrummet (yttr. 2017/18:TU6y).

I den gröna given anger kommissionen att transportutsläppen måste minska med 90 procent för att klimatneutralitet ska uppnås i EU till 2050. Utskottet påminner i sammanhanget om att det är viktigt med ambitiösa klimatmål för transportsektorn både på kort och på lång sikt. Riksdagen har beslutat om ett etappmål för transportsektorn som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, undantaget inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, ska minska med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010. Det svenska etappmålet för transporter är därmed mer ambitiöst än EU:s etappmål från vitboken om transporter (COM(2011) 144) som innebär att växthusgasutsläppen från transporter ska minska med 20 procent till 2030, jämfört med 2008. För att Sverige och EU ska nå sina miljö- och klimatmål och de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet måste transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp minska kraftigt. Utskottet delar kommissionens uppfattning om att samtliga trafikslag måste bidra till transportsektorns utsläppsminskning. Utskottet har i tidigare sammanhang, senast i betänkande 2018/19:TU16, framhållit att transporterernas klimatpåverkan kan minskas bl.a. genom effektivare transporter och en övergång till förnybara drivmedel inklusive el, samt genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik. Ett sätt att främja effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter är att använda tyngre och längre lastbilar och tåg, vilket gör det möjligt att öka godstransporterens kapacitet och samtidigt minska utsläppsnivåerna. Utskottet anser att det behövs en kombination av olika styrmedel för att minska transportsektorns utsläpp och att EU bl.a. kan bidra till fler fordon med nollutsläpp eller mycket låga utsläpp, snabb elektrifiering och en övergång till hållbara förnybara drivmedel samt ökad transporteffektivitet. Utskottet anser därmed att det är positivt att kommissionen har för avsikt att anta en strategi för en hållbar och smart mobilitet som tar sikte på denna övergripande utmaning för transportsektorn och som kommer att innefatta åtgärder för de

olika utsläppskällorna. Det är dock enligt utskottet viktigt att även landsbygder innefattas i arbetet med en omställning till hållbar och smart mobilitet och att man främjar hållbara mobilitetslösningar som kan förbättra förutsättningarna att bo, leva och verka i alla delar av landet, vilket framhålls i utskottets nyligen framtagna rapport om mobilitet på landsbygder (2019/20:RFR10).

I den gröna given framhåller kommissionen vikten av att öka transport-systemets effektivitet för att på så sätt kunna minska utsläppen från transporter. Kommissionen lyfter bl.a. fram behovet av en överflyttning av godstrafik från väg till järnväg och inre vattenvägar, av stärkta multimodala transporter samt av ett gemensamt europeiskt luftrum. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att godstransporterna i Sverige utförs med samtliga trafikslag, dvs. spårburen trafik, vägtrafik, sjöfart (inklusive inlandssjöfart) och luftfart, och att godstransporter har stor betydelse för att hela Sverige ska fungera, även vid påfrestningar. Det är därför enligt utskottet angeläget att verka för en effektiv användning av transportsystemet där alla transporter genomförs på ett transporteffektivt sätt, vilket bl.a. kan handla om att skapa förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och att intensiviera arbetet med att främja intermodala transportlösningar. Utskottet påminner även om att det i tidigare sammanhang har framhållit att med ett gemensamt europeiskt luftrum skulle kapaciteten i luftrummet kunna öka och bränsleförbrukningen minska (bet. 2018/19:TU15).

En central aspekt i den europeiska gröna given är övergången till utsläppsfria fordon eller fordon med mycket låga utsläpp och implicit tillgången till alternativa hållbara drivmedel. Sverige är enligt Trafikverket det land inom EU som har högst andel förnybar energi i vägtransportsektorn, främst på grund av det höga användandet av biodrivmedel. Sverige är även det land inom EU som har högst andel elbilar och laddhybrider. Utskottet har i tidigare sammanhang uppmärksammat och välkomnat den snabba ökningen av bl.a. elbilar och laddhybrider (bet. 2018/19:TU16). I den gröna given pekar kommissionen på behovet av att stödja produktionen och utbyggnaden av infrastrukturen för hållbara alternativa drivmedel. Kommissionen överväger lagstiftning i detta syfte, bl.a. har kommissionen för avsikt att se över direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen. Därtill kommer kommissionen att komplettera nationella åtgärder och stödja utbyggnaden av offentliga laddnings- och tankstationer i områden där det finns kvardröjande vita fläckar. Utskottet påminner i sammanhanget om att en avgörande förutsättning för att konsumenterna ska välja alternativa drivmedel är att det finns en tillräckligt väl utbyggd infrastruktur för att kunna tanka eller ladda fordonen under färd och att det upplevs som enkelt och bekvämt. Det är därför positivt att kommissionen bl.a. har för avsikt att se över den befintliga lagstiftningen för att stödja infrastruktur för fossilfri tankning och laddning och på så sätt påskynda införandet av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon och fartyg. Utskottet vill också lyfta fram vikten av en god infrastruktur för samtliga trafikslag och av att beakta de behov som finns för att tillgodose infrastruktur för nya hållbara lösningar inom luftfarten.

I den gröna givnen framhåller kommissionen även att transportpriserna måste återspegla den inverkan som transporter har på miljön och på människors hälsa. Flera av de åtgärder som kommissionen aviserar med anledning av detta ligger dock utanför utskottets beredningsområde, t.ex. frågor som rör skatteplikt och EU:s utsläppshandelssystem. Kommissionen pekar dock även på vikten av att samordna åtgärder inom EU med åtgärder på global nivå, särskilt inom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Utskottet delar kommissionens uppfattning och påminner om att det tidigare har konstaterat att de stora klimatutmaningarna för sjöfarten och flyget är gränsöverskridande och att internationella beslut är avgörande för att minska utsläppen samt att det är viktigt att även fortsättningsvis ha en hög ambitionsnivå (bet. 2018/19:TU14 och bet. 2018/19:TU15). Det är därför angeläget att vara pådrivande i Icao och andra internationella forum för att klimatstyrmedel på internationell nivå ska bli optimala och så effektiva som möjligt för att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. Utskottet har t.ex. tidigare välkomnat det beslut som Icao fattade i oktober 2016 om att införa det globala styrmedel Corsia för klimatutsläpp från internationellt flyg och med tillfredsställelse noterat att Sverige redan 2016 anmälde att man avser att delta i Corsia från starten 2021 och att man kommer att vara drivande för en höjning av ambitionsnivån.

Kommissionen framhåller även att automatiserad och uppkopplad multimodal rörlighet kommer att spela en allt större roll framöver. Vidare hänvisar kommissionen till ny digital teknik som en viktig möjliggörande faktor för att uppnå den gröna givens hållbarhetsmål i många olika sektorer. Utskottet delar kommissionens uppfattning om vikten av att tillvarata möjligheterna med ny teknik och har i flera olika sammanhang framhållit behovet av ny kunskap och nya innovativa lösningar. Utskottet har t.ex. tidigare anfört att teknikutvecklingen när det gäller automatiserade fordon både är ett sätt att möta samhällsutmaningar såsom klimat och hälsa och en möjlighet att stärka konkurrenskraften, exportindustrin och nya arbetstillfällen, såväl i Sverige som på EU-nivå (bet. 2018/19:TU3). Vidare har utskottet betonat att det är viktigt att nyckeltekniken för automatiserade fordon utvecklas i Europa och att det finns en modern rättslig ram. Eftersom ny teknik inte per definition främjar samhällsnyttor, såsom minskade utsläpp av växthusgaser, är det enligt utskottet viktigt att arbeta aktivt för att understödja en teknikutveckling som kan fungera som ett medel för att nå viktiga samhällsmål i form av enklare, renare och mer tillgängliga transporter.

Utskottet anser att kommissionen på ett övergripande plan lyfter fram många viktiga transportrelaterade aspekter i den gröna givnen. Utskottet saknar dock ett resonemang från kommissionen om vikten av att främja och underlätta gränsöverskridande tågresor, och på så sätt en överflyttning av personresor till tåg, och påminner om att det i dagsläget många gånger är komplicerat att boka och åka tåg från Sverige ned till Europa. Utskottet noterar dock i sammanhanget att kommissionen nyligen antog ett meddelande om ett

Europaår för järnvägen 2021 (COM(2020) 78), där kommissionen understryker järnvägens europeiska, gränsöverskridande dimension, och anger att järnvägen behöver en extra knuff för att bli mer attraktiv för privat- och affärsresenärer både till vardags och på längre sträckor. Därutöver hade utskottet gärna sett att kommissionen lyft fram frågan om den ökade e-handelns transportmönster, vilket är ett relativt outforskat område men med viktiga gränsöverskridande dimensioner. Utskottet noterar i sammanhanget att e-handeln enligt Trafikanalys har potential att leda till minskade trafikvolym och minskad energianvändning om inköpsresor med bil kan ersättas av mer effektiva godstransporter, men om så inte sker kan e-handeln snarare leda till ökade trafikvolym. Det finns enligt utskottet därmed behov av att följa utvecklingen framöver.

När det gäller digitalisering noterar utskottet att kommissionen bl.a. överväger åtgärder för att se till att digital teknik kan påskynda och maximera politikens effekter för att hantera klimatförändringar och skydda miljön. Utskottet välkomnar detta och anser att det är viktigt att de EU-åtgärder som vidtas inom politiken för informationssamhället ska bidra till goda förutsättningar för en väl fungerande inre marknad, liksom en effektiv, robust och säker infrastruktur samt ett stort utbud av kommunikationstjänster. Därtill delar utskottet kommissionens uppfattning om att det är viktigt att den digitala sektorn i EU även prioriterar hållbarhetsfrågor. Utskottet påminner också om det för att kunna tillvarata möjligheterna med digital teknik såsom 5G är viktigt att fortsätta att kontinuerligt verka för ett stärkt samarbete och gemensamt förhållningssätt inom EU kring frågor om 5G-nätens säkerhet och cybersäkerhet.

På ett mer övergripande plan vill utskottet slutligen påminna om att det är angeläget att kommission underbygger initiativ inom ramen för den europeiska gröna given med gedigna förarbeten, och att kommissionen nogsam bedömer och utvärderar de planerade EU-åtgärdernas konsekvenser och genomslag.

Stockholm den 26 mars 2020

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anna-Caren Säterberg (S), Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Monika Lövgren (SD), Hampus Hagman (KD), Mats Green (M), Josefin Malmqvist (M), Magdalena Schröder (M), Christer Nylander (L), Solveig Zander (C), Anna Johansson (S), Fredrik Lundh Sammeli (S), Lawen Redar (S), Rikard Larsson (S), Carina Ståhl Herrstedt (SD) och Karolina Skog (MP).