



Fossiloberoende transporter

Utskottet föreslår ett tillkännagivande till regeringen om att regeringens åtgärder för att minska transportsektorns klimatpåverkan bör grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder. Därmed bifaller utskottet helt eller delvis motionsförslag om detta.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden om fossiloberoende transporter, bl.a. om tillhandahållande av förnybara drivmedel, elektrifiering av transportsektorn och vissa frågor rörande sjöfarten, främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 18 reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Ett sextiototal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Bakgrund	6
Utskottets överväganden	13
Ett fossiloberoende transportsystem	13
Tillhandahållande av förnybara drivmedel	16
Elektrifiering av transportsektorn	20
Laddinfrastruktur	22
Elvägar	25
Miljözoner	28
Bilpooler	30
Vissa parkeringsfrågor	32
Övriga åtgärder för att främja fossiloberoende transporter	34
Vissa frågor om sjöfartens klimatpåverkan	37
Internationellt samarbete inom sjöfarten	39
Reservationer	42
1. Ett fossiloberoende transportsystem, punkt 1 (S, MP)	42
2. Ett fossiloberoende transportsystem, punkt 1 (V)	46
3. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 2 (SD)	47
4. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 2 (KD)	48
5. Elektrifiering av transportsektorn, punkt 3 (C)	49
6. Elektrifiering av transportsektorn, punkt 3 (V)	51
7. Laddinfrastruktur, punkt 4 (L)	52
8. Laddinfrastruktur, punkt 4 (KD)	53
9. Elvägar, punkt 5 (M, C, L, KD)	54
10. Miljözoner, punkt 6 (L)	55
11. Miljözoner, punkt 6 – motiveringen (M)	56
12. Bilpooler, punkt 7 (M, C, L, KD)	57
13. Vissa parkeringsfrågor, punkt 8 (M, C, L, KD)	58
14. Vissa parkeringsfrågor, punkt 8 (V)	59
15. Övriga åtgärder för att främja fossiloberoende transporter, punkt 9 (V)	60
16. Vissa frågor om sjöfartens klimatpåverkan, punkt 10 (M)	61
17. Vissa frågor om sjöfartens klimatpåverkan, punkt 10 (V)	62
18. Internationellt samarbete inom sjöfarten, punkt 11 (M, C, L, KD)	63
Särskilda yttranden	65
1. Elektrifiering av transportsektorn, punkt 3 (L)	65
2. Bilpooler, punkt 7 (V)	65
3. Vissa frågor om sjöfartens klimatpåverkan, punkt 10 (L)	65
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	66
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18	66

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Ett fossiloberoende transportsystem

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringens arbete för att minska transportsektorns klimatpåverkan bör grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 15,
bifaller delvis motionerna

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 9,

2017/18:3748 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 14,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2 och
avslår motionerna

2017/18:2156 av Kristina Nilsson (S),

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1 och

2017/18:2747 av Karin Svensson Smith (MP).

Reservation 1 (S, MP)

Reservation 2 (V)

2. Tillhandahållande av förnybara drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1659 av Stefan Nilsson (MP),

2017/18:3454 av Runar Filper (SD),

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 18 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6.

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (KD)

3. Elektrifiering av transportsektorn

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 4 och 6,

2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkande 5,

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 22 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11.

Reservation 5 (C)

Reservation 6 (V)

4. Laddinfrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:473 av Cecilia Widegren (M),

2017/18:636 av Penilla Gunther (KD),

2017/18:1332 av Edward Riedl (M),
 2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 6,
 2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 6 och 7,
 2017/18:3748 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 17 och
 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 3.

Reservation 7 (L)

Reservation 8 (KD)

5. Elvägar

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1248 av Lars Hjalmered (M),
 2017/18:3048 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,
 2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 23,
 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 4 och
 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 18.

Reservation 9 (M, C, L, KD)

6. Miljözoner

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2764 av Maria Plass m.fl. (M) och
 2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 8.

Reservation 10 (L)

Reservation 11 (M) – motiveringen

7. Bilpooler

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 10,
 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 19,
 2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 80,
 2017/18:3730 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, KD, L) yrkande 6,
 2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,
 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 36 och
 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 17.

Reservation 12 (M, C, L, KD)

8. Vissa parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 11,
 2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 2 och 3,
 2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 3,
 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 35 och
 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 16.

Reservation 13 (M, C, L, KD)

Reservation 14 (V)

9. Övriga åtgärder för att främja fossiloberoende transporter

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:250 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),

2017/18:291 av Niclas Malmberg (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2106 av Stefan Nilsson (MP),

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 2, 3 och 7 samt

2017/18:3236 av Cecilia Widegren (M).

Reservation 15 (V)

10. Vissa frågor om sjöfartens klimatpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:39 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 2,

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 2–4 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 34.

Reservation 16 (M)

Reservation 17 (V)

11. Internationellt samarbete inom sjöfarten

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 21,

2017/18:3730 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, KD, L) yrkande 9 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7.2 och 9.2.

Reservation 18 (M, C, L, KD)

Stockholm den 26 april 2018

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Teres Lindberg (S), Erik Ottoson (M), Rikard Larsson (S) och Jimmy Ståhl (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 64 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2017/18. Förslagen berör åtgärder för att främja en fossiloberoende transportsektor. Utskottet har behandlat frågor om utsläpp från luftfarten tidigare under året (bet. 2017/18:TU10). Vidare kommer utskottet att behandla frågor om transportinfrastruktur senare under våren 2018.

Vid utskottssammanträdet den 27 mars 2018 inhämtade utskottet information från företrädare för Fossilfritt Sverige. Utskottet kommer även att få information av Transportstyrelsen den 26 april 2018 om bl.a. pågående arbete med en definition av miljöbilar.

Den 8 juni 2017 beslutade trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor att genomföra en studie om fossilfria drivmedel vars syfte var att identifiera alternativ för att öka andelen icke-fossila transporter i Sverige de närmaste åren. Rapporten Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) publicerades i april 2018. Inom ramen för arbetet genomförde utskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor i januari 2018 ett rundabordssamtal med drivmedelsaktörer och branschorganisationer. Den 12 april 2018 höll utskottet också en öppen utfrågning om fossilfria drivmedel.

Bakgrund

Transportsektorns utsläpp av växthusgaser och energianvändning

Transportsektorn står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Av denna tredjedel står vägtrafiken för 94 procent, inrikesflyget för 3 procent, sjöfarten för 2 procent och bantrafiken för 0,3 procent. Utrikes sjöfart och flyg är inte inräknade i den nationella statistiken för Sveriges utsläpp eftersom dessa inte är en del av Sveriges åtagande enligt Kyotoprotokollet. Av uppgifter från Naturvårdsverket framgår att utsläppen från personbilar var 19 procent lägre år 2016 jämfört med 1990. Från början av 1990 och fram till 2007 ökade persontrafiken, och låg därefter på en relativt jämn nivå fram till 2013. Naturvårdsverket uppger att trafiken sedan har fortsatt att öka vilket kräver mycket energi. I takt med att alltmer biobränsle blandas in i det bränsle som tankas har utsläppen dock inte ökat i takt med trafiken. När det gäller tunga fordon uppger Naturvårdsverket att utsläppen 2016 var 11 procent högre än 1990. Jämfört med 2015 var utsläppen 11 procent lägre under 2016. Sedan 2009 har utsläppen varit nedåtgående trots att trafikarbetet på svenska vägar ökat. Av uppgifter från Trafikanalys framgår att under 2017 ökade antalet personbilar i trafik, detta till följd av att antalet

nyregistrerade personbilar under 2017 var det högsta någonsin. Av de drygt 4,8 miljoner personbilar i trafik är 92 procent rena bensin- eller dieslbilar, 4,5 procent etanolbilar, 1,5 procent elhybrider, 0,9 procent gasbilar, 0,7 procent laddhybrider och 0,2 procent elbilar.

Energi- och klimatpolitiska mål

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås. För att uppfylla målen preciseras hänsynsmålet bl.a. på följande sätt: ”Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.” I regeringens proposition En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162) redogörs för den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen samt för visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta ska ses som ett steg på vägen mot visionen för 2050.

Riksdagen har vidare beslutat om ett antal energipolitiska mål i enlighet med propositionen En sammanhållen klimat- och energipolitik (prop. 2008/09:163, bet. 2008/09:NU25, rskr. 2008/09:301), bl.a. att andelen förnybar energi i transportsektorn 2020 ska vara minst 10 procent.

Regeringens skrivelse Kontrollstation för de klimat- och energipolitiska målen till 2020 samt klimatanpassning

Av regeringens skrivelse Kontrollstation för de klimat- och energipolitiska målen till 2020 samt klimatanpassning (skr. 2015/16:87) framgår bl.a. att utsläppen från inrikes transporter var 17,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2014. I skrivelsen anges att vägtransporter är den helt dominerande källan med 90 procent av sektorns utsläpp medan utsläppen från inrikes sjöfart, inrikes luftfart och järnväg är förhållandevis små. Inrikes luftfart ingår i EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) medan sektorn i övrigt inte gör det. Vidare framgår att utsläppen från inrikes transporter ökade från 1990 till 2005, då utsläppen stabiliserades, och sedan 2008 har de börjat sjunka. Trendbrottet förklaras bl.a. av att fordonsflottan energieffektiviseras i högre takt och av ökad inblandning av biobränslen i drivmedel. Den ökade energi-effektiviseringen beror dels på att nya lätta fordon som saluförs generellt blivit effektivare till följd av bl.a. nya utsläppskrav inom EU, dels på att lätta och mer bränslesnåla dieselfordon vunnit mark gentemot bensinfordon. Parallellt har trafikarbetet för personbilar, dvs. totalt antal körda kilometer, planat ut

under de senaste åren, vilket är ett trendbrott jämfört med den tidigare stadiga ökningen.

I skrivelsen anges att prognosen är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter fortsätter att minska till 2020 då de beräknas uppgå till 16,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter. I synnerhet minskar utsläppen från vägtrafik till följd av fortsatt energieffektivisering av personbilsflottan och den lätta lastbilsflottan samt ökad biodrivmedelsanvändning. Även inrikesflygets utsläpp förväntas minska tack vare energieffektivisering medan övriga trafikslag visar små förändringar.

Miljömålsberedningen

Den 22 juni 2016 lämnade Miljömålsberedningen sitt slutbetänkande om ett klimatpolitiskt ramverk och en samlad luftvårdspolitik till regeringen. Miljömålsberedningen är en parlamentarisk beredning och de förslag som lämnats har en bred politisk förankring. I slutbetänkandet presenterar beredningen förslag på flera nya mål för klimatpolitiken.

- Utsläppen utanför EU ETS bör senast 2030 vara minst 63 procent lägre än 1990.
- Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får, men måste inte, åstadkommas genom s.k. kompletterande åtgärder, t.ex. ökat upptag i mark och skog eller åtgärder i andra länder.
- Senast 2040 bör utsläppen vara minst 75 procent lägre än 1990, och högst 2 procentenheter får ske genom kompletterande åtgärder.
- Utsläppen för inrikes transporter ska senast 2030 vara minst 70 procent lägre än 2010 års nivå.

Regeringens proposition Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige

I mars 2017 lämnade regeringen en proposition till riksdagen med förslag om att inrätta ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (prop. 2016/17:146). Riksdagen godkände regeringens förslag i juni 2017 (bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Av propositionen framgår att det klimatpolitiska arbetet bör utgå från ett långsiktigt, tidsatt utsläppsmål som riksdagen fastställer. Regeringen anser att målet ska vara att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp (nä nettoollutsläpp) av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än 1990. För att nå nettoollutsläpp får kompletterande åtgärder tillgodoräknas. De utsläpp i Sverige som kommer att omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning, den s.k. ESR-sektorn, bör senast 2030 vara minst 63 procent lägre än 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. Senast 2040 bör utsläppen i Sverige i ESR-sektorn vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 2 procentenheter av utsläppsminskningarna får åstadkommas genom kompletterande åtgärder. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter

(utom inrikes luftfart, som ingår i EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Trafikutskottet yttrade sig till miljö- och jordbruksutskottet över propositionen i maj 2017 (2016/17:TU6y) och framförde bl.a. att flera olika åtgärder måste vidtas för att nå det etappmål som föreslås i propositionen. För att klara omställningen måste samhället använda transporter på ett smartare sätt och fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara bränslen såsom biodrivmedel. Utskottet ansåg även att det är av stor vikt att tillvarata möjligheterna med ny teknik.

En klimatstrategi för Sverige och en strategi för Levande städer

I regeringens skrivelse En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) redovisas bl.a. en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering utifrån etappmålet om att ska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyget) senast 2030 ska vara minst 70 procent lägre än år 2010. I skrivelsen redovisas de omfattande åtgärder som redan har vidtagits men även behovet av ytterligare åtgärder. Regeringen framhåller att Sverige behöver bli ett transporteffektivt samhälle genom samhällsplanering, fossilfria och energieffektiva fordon, fartyg och flyg som går på hållbara drivmedel samt överflyttning av transporter till järnväg och sjöfart.

I regeringens skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling presenteras regeringens nya politik för en hållbar stadsutveckling. Strategin innehåller övergripande mål för hållbara städer och nya etappmål i miljömålssystemet tillsammans med prioriteringar och nya insatser med tyngdpunkt på miljömässigt hållbar stadsutveckling. Strategin bidrar till att nå de nationella miljömålen liksom nationella mål inom andra politikområden. Den bidrar även till att nå FN:s hållbarhetsmål Agenda 2030, särskilt till mål 11 om hållbara städer, samt till FN:s New Urban Agenda och EU:s urbana agenda.

EU:s utsläppsmål

I oktober 2014 fattade Europeiska rådet beslut om ett ramverk för EU:s klimat- och energipolitik till 2030. Enligt beslutet ska utsläppen av växthusgaser minska med minst 40 procent inom EU fram till 2030 jämfört med 1990. Utsläppsmålet ska nås genom att utsläppen inom EU ETS minskas med 43 procent fram till 2030 jämfört med 2005 samtidigt som utsläppen i sektorer utanför EU ETS minskas med 30 procent under samma tidsperiod. Europeiska rådet konstaterade att målet om att minska utsläppen med minst 40 procent till 2030 jämfört med 1990 gäller för hela ekonomin och för samtliga utsläpp och att det ska fastställas regler för hur sektorn för markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) ska inkluderas i ramverket.

I juli 2016 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till ansvarsfördelning för utsläppsminskningar i sektorer utanför EU ETS och

LULUCF: förslaget till ansvarsfördelningsförordning (ESR). I enlighet med Europeiska rådets beslut från 2014 tilldelas alla medlemsländer ett bindande mål för utsläppsminskningar till 2030 mellan 0 och -40 procent jämfört med 2005. Till skillnad från EU:s ansvarsfördelningsbeslut till 2020 får inga medlemsländer öka sina utsläpp under perioden 2021–2030. Enligt kommissionens förslag ska Sverige minska utsläppen med 40 procent till 2030 i sektorer utanför EU ETS jämfört med 2005. Enligt förslaget finns möjligheter att använda flexibiliteter för att nå delar av målet. Transportsektorn står för ungefär hälften av utsläppen i sektorer under ansvarsfördelningsförordningen. Europeiska kommissionen presenterade därför i juli 2016 ett meddelande med en europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet. Inom ramen för strategin har man bl.a. presenterat ett flertal lagförslag under 2017, inklusive översyner av direktivet om rena fordon och förordningarna om utsläppsnormer för personbilar och lätta lastbilar. Medan utsläpp från luftfart med start och landning inom EES ingår i EU ETS, med vissa undantag, regleras internationell luft- och sjöfart varken inom EU ETS eller genom ansvarsfördelningsförordningen.

Agenda 2030

De globala målen och Agenda 2030 syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. Mål 13 är att vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

Fossilfrihet på väg

För att kartlägga möjliga handlingsalternativ och identifiera möjliga åtgärder för hur Sverige ska nå en fossiloberoende fordonsflotta tillsattes utredningen Fossiloberoende fordonsflotta – ett steg på vägen mot nettonollutsläpp av växthusgaser (dir. 2012:78). Utredningen lämnade slutbetänkandet Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) till regeringen den 16 december 2013. Utredningen spänner över allt från tillförsel av energi till fordonsflottan, infrastrukturen och fordonen till olika slags trafik. Utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet.

Fossilfritt Sverige

Fossilfritt Sverige startades som ett initiativ av regeringen inför klimatmötet i Paris 2015 med målet att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Fossilfritt Sverige är en plattform för dialog och samverkan mellan företag, kommuner och andra typer av aktörer som vill göra Sverige fritt från fossila bränslen. Initiativet samlar kunskapen och viljan i alla samhällssektorer och verkar för att synliggöra det klimatarbete som sker runt om i landet. Fossilfritt Sverige arbetar för att påskynda omställningen inte bara för att det är möjligt utan också för att det är ekonomiskt lönsamt.

Initiativet samlar i dag över 300 aktörer och är öppet för alla som ställer upp på den deklaration som tagits fram. De aktörer som deltar i initiativet delar uppfattningen om att världen måste bli fossilfri och att Sverige ska gå före i detta arbete. Genom deklarationen förbinder sig aktörerna också att visa upp konkreta åtgärder för minskade utsläpp.

Utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Varje medlemsstat ska i enlighet med artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen anta ett nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av den tillhörande infrastrukturen. Direktivet definierar alternativa drivmedel som bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen och förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn. De inbegriper bl.a. el, väte, biodrivmedel, syntetiska och paraffiniska bränslen och naturgas.

Handlingsprogrammet ska bl.a. innehålla en bedömning av den aktuella situationen och framtida utvecklingen av marknaden när det gäller alternativa drivmedel inom transportsektorn. Handlingsprogrammet ska också innehålla nationella syften och mål för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa drivmedel. Dessa nationella syften och mål ska fastställas och kan revideras på grundval av en bedömning av den nationella, regionala eller unionsomfattande efterfrågan samtidigt som det säkerställs att minimikraven för infrastruktur i detta direktiv efterlevs.

Sverige antog ett handlingsprogram i november 2016.

Trafikutskottets forskningsrapport om fossilfria drivmedel

Den 8 juni 2017 beslutade trafikutskottet att genomföra en studie om fossilfria drivmedel vars syfte är att identifiera alternativ för att öka andelen icke-fossila transporter i Sverige de närmaste åren. Studien täcker såväl vägtrafik som bantrafik, sjöfart och luftfart, och både flytande drivmedel, gasformiga drivmedel och eldrift beskrivs och jämförs. Förhoppningen med studien är att den ska ge en samlad och aktuell bild av den kunskap som finns inom forskning, bransch och myndigheter.

Av rapporten Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan – flytande, gasformiga och elektriska drivmedel inom

vägtrafik, sjöfart, luftfart och spårbunden trafik (2017/18:RFR13) framgår bl.a. att transportererna i världen väntas öka och utsläppen från transporter förväntas stiga, trots att den tekniska utvecklingen leder till mer energieffektiva fordon. Andelen icke-fossila drivmedel globalt tros förbli liten, kanske 4–6 procent 2040. Vidare konstateras att de globala investeringarna i biodrivmedel minskade med 25 procent under 2016. Naturvårdsverket bedömer att utsläppen från inrikes transporter (exklusive inrikesflyget) kommer att vara 35 procent lägre 2030 jämfört med 2010, även om både beslutade och planerade styrmedel genomförs. Naturvårdsverket uppskattar därför att det kommer att finnas ett gap mellan de beslutade målen och utsläppen från inrikes transporter 2030. I rapporten framkommer att uppgifterna om hur mycket fossilfria drivmedel som kommer att efterfrågas i Sverige varierar. Uppskattningarna ligger runt 30 TWh biodrivmedel. I rapporten framhålls dock att beräkningarna endast avser vägtransporter. Skulle inrikes sjöfart och flyg, arbetsmaskiner och utrikes transporter omfattas skulle efterfrågan på biomassa öka om även dessa sektorer ska ha möjlighet att ersätta fossila drivmedel med biodrivmedel. Trafikverkets beräkning anger 29 TWh biodrivmedel för att åstadkomma 80 procents utsläppsreduktion till 2030 utan att minska eller ändra resande och transporter. Uppskattningarna av hur mycket drivmedel som den svenska biomassan kan räckta till varierar också men flera källor drar slutsatsen att det handlar om 20–30 TWh per år. En mer försiktig bedömning uppskattar tillgången till 15 TWh 2030. I rapporten anges att potentialen anses vara särskilt stor för en ökad tillverkning av biogas i ett kort perspektiv. Huvuddelen av potentialen för ökat uttag av svensk biomassa utgörs av olika former av lignocellulosa medan den biomassa som importerats i dag till stor del är andra sorters biomassaråvaror (oljor, fetter och spannmål) eller färdiga produkter som inte är producerade av lignocellulosa. Det anges att med ökad inhemsk biodrivmedelstillverkning och ökad elektrifiering finns det förutsättningar att nå de uppsatta målen. Med förändrad transportinfrastruktur, överflyttningar mellan transportslag, minskat resande och färre transporter blir behovet av biodrivmedel och elektrifierade transporter mindre. Det konstateras att den svenska importen av biodrivmedel har fått konsekvenser i de regioner som exporterar råvaror och drivmedel för svensk konsumtion. En ökad användning av icke-fossila drivmedel styrs inte enbart av tillgång och pris. Den påverkas även av faktorer som tilltro till drivmedlet och fordonen, fordonets andrahandsvärde, kunskap, jämförbara prestanda med konventionella drivmedel och fordon samt politiska signaler i form av tillräckligt långsiktiga styrmedel.

Utskottets överväganden

Ett fossiloberoende transportsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att arbetet med att minska klimatpåverkan från transportsektorn bör grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om detta. Övriga motionsförslag om ett fossiloberoende transportsystem avslås.

Jämför reservation 1 (S, MP) och 2 (V).

Motionerna

Kristina Nilsson (S) framhåller i motion 2017/18:2156 vikten av att fortsätta utveckla arbetet med miljövänliga transporter. Motionären pekar på att utmaningarna för transportsektorn är särskilt stora, inte minst för den tunga trafiken. Motionären konstaterar att vi vill att så mycket som möjligt av godstransporterna ska gå på järnväg men att det inte fungerar överallt. Motionären framhåller att åkerinäringen är en stor del av företagandet och handeln varför den tunga fordonsflottan på sikt måste kunna köra på alternativa drivmedel. Riksdagen och regeringen bör därför uppmuntra och stödja mer forskning på transportsidan i syfte att minska bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen för den tunga trafiken, anser motionären.

I kommittémotion 2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) begärs i yrkande 1 att Sverige antar ett mål till 2030 om minst 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010. Motionärerna pekar bl.a. på att Sverige för att kunna nå nollutsläpp senast 2040 och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer bör anta en målsättning för sektorn som är i linje med Utredningen om fossilfri fordonstrafiks förslag (SOU 2013:84), dvs. 80 procents reduktion av utsläppen.

Karin Svensson Smith önskar i motion 2017/18:2747 att Sverige ska göras till en permanent världsutställning för ett fossilfritt transportsystem. Motionären pekar på att 38 procent av svenskarna anser att klimatförändringarna är det enskilt viktigaste problemet i världen, och i kombination med bl.a. en innovativ fordonsindustri har Sverige goda förutsättningar att vara ett föregångsland i den utfasning av olja från transportsystemet som alla länder måste genomgå. I motionen framhålls att för att minska klimatpåverkan från transporterna krävs byte av transportslag, byte av drivmedel och byte av vanor/samhällsplanering. Motionären lyfter bl.a. fram att genom en permanent

världsutställning kan gas- och elbussar samt gaslastbilar få en testsite/hemmamarknad som gynnar utveckling och export.

I partimotion 2017/18:3686 yrkande 9 av Annie Lööf m.fl. (C) framhålls att miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn behöver minska genom ökad användning och produktion av biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar. I motionen konstateras att det sker en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel. Det skapar stora möjligheter att skapa en hållbar mobilitet där utsläppen och miljöpåverkan från transporter minskar men inte mobiliteten. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs många olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas men också nya lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster.

Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2017/18:3758 yrkande 1 att det är nödvändigt att verka för starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Motionärerna framhåller att det går att kombinera en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan. Vidare anger motionärerna att Centerpartiet fortsätter att vara pådrivande i arbetet med att främja det förnybara och miljövänliga i hela landet. I motionen pekas även på att en fossiloberoende fordonsflotta är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara, energi- och resurseffektiva. I motionen efterlyser motionärerna starkare incitament för en omställning av alla transporter, vilket behövs för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

I kommittémotion 2017/18:3766 framhåller Robert Halef m.fl. (KD) i yrkande 2 att arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 måste prioriteras. I motionen framhålls att det kvarstår stora utmaningar i transportsektorn med att kraftigt minska utsläppen av bl.a. koldioxid. Alliansregeringen genomförde en lång rad insatser för ett fossilfritt Sverige. I motionen framhålls att arbetet med att stärka svensk miljö- och klimatpolitik bör fortsätta. Även i kommittémotion 2017/18:3748 av Penilla Gunther m.fl. (KD) framhålls att arbetet med att nå en fossilfri fordonsflotta 2030 och klimatneutralt Sverige 2050 måste prioriteras (yrkande 14).

I kommittémotion 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 15 begärs att regeringens arbete med att nå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 ska grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder. Motionärerna framhåller att genom ett gott näringslivsklimat, forskning och effektiva styrmedel öppnas nya möjligheter för t.ex. nya drivmedel, ny infrastruktur och elektrifiering, som kan stärka Sveriges konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att Sverige är och ska vara ett grönt föregångsland och välkomnar därför ambitiösa mål om minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför och utskottet kan konstatera att det krävs ytterligare insatser och starkare incitament för att vi ska kunna nå målet med minst 70 procents lägre växthusgasutsläpp från inrikes transporter 2030 samt målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Människor kommer även framgent att fortsätta efterfråga resandet, och därför är det viktigt att utveckla transportsystemet i en hållbar riktning. Utskottet vill i sammanhanget understryka att en ökad mobilitet går att förena med minskade utsläpp. Utskottet är också av uppfattningen att en omställning av transportsektorn innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när det gäller exempelvis teknikutveckling till det förnybara, energi- och resurseffektiva. Svensk miljöteknik är och kan fortsatt vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över.

Utskottet vill även lyfta fram att flera olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras samt fler transporter elektrifieras för att nå mål om minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Utskottet anser vidare att vi behöver förstärka möjligheterna att driva företag och bo utanför storstäderna och då krävs investeringar i bättre vägar och järnvägar och bättre kollektivtrafik såsom buss, tåg och taxi i hela landet.

Utskottet anser att transporterens klimatpåverkan kan minskas genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, en ökad andel förnybara drivmedel, en hög klimatprestanda på såväl fordon som drivmedel men även effektivare transporter. Insatser för att minska transporterens klimatpåverkan görs bäst enligt utskottets uppfattning genom effektiva och teknikneutrala styrmedel som bidrar till både teknikutveckling och förändrat beteende och en ökad användning av mer hållbara lösningar. Utskottet vill vidare understryka att de klimat- och miljöutmaningar som vårt samhälle står inför ska mötas med åtgärder som bygger på kunskap, bästa tillgängliga teknik och vad som är samhällsekonomiskt effektivt. På så sätt ger åtgärderna största möjliga resultat för miljön. Utskottet vill även understryka att tillväxt är en förutsättning för att kunna komma till rätta med utmaningar på miljö- och klimatområdet. Genom ett gott näringslivsklimat, forskning och effektiva styrmedel öppnas nya möjligheter för t.ex. nya drivmedel, ny infrastruktur och elektrifiering av transportsektorn, som kan stärka vår konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram den rapport om fossilfria drivmedel som utskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor har genomfört, Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13). Syftet med studien var att kunna identifiera alternativ för att öka andelen icke-fossila drivmedel i Sverige de närmaste åren för att kunna nå målet med minst 70 procents lägre växthusgasutsläpp från inrikes transporter 2030. I rapporten framhålls att Sverige har många konkurrens-

fördelar inom området fossilfria drivmedel och att det är viktigt att Sverige är ett föregångsland.

Utskottet anser därför att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att arbetet med att minska klimatpåverkan från transportsektorn bör grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder. Därmed tillstyrker utskottet motion 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 15, tillstyrker delvis motionerna 2017/18:3686 (C) yrkande 9, 2017/18:3748 (KD) yrkande 14, 2017/18:3758 (C) yrkande 1 och 2017/18:3766 (KD) yrkande 2 samt avstyrker motionerna 2017/18:2156 (S), 2017/18:2335 (V) yrkande 1 och 2017/18:2747 (MP).

Tillhandahållande av förnybara drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillhandahållande av förnybara drivmedel. Utskottet pekar samtidigt på åtgärder som vidtagits för att trygga tillgången till förnybara drivmedel.

Jämför reservation 3 (SD) och 4 (KD).

Motionerna

I motion 2017/18:1659 av Stefan Nilsson (MP) begärs att det ska sättas ett mål om 30 tankstationer för vätgas 2020. Motionären menar att det krävs minst 30 tankstationer för vätgas till 2020 om människor ska få förtroende för att det går att köra bilar på vätgas i Sverige. I motionen framhålls vidare att det krävs ett statligt engagemang för bilar som drivs med bränsleceller och tankstationer för vätgas och att man i många länder ger stöd till denna typ av ny teknologi med bra klimat- och miljöpåverkan.

Runar Filper (SD) framhåller i motion 2017/18:3454 att förutsättningarna för att kunna bo och verka på svensk landsbygd försämrades när den s.k. pumplagen trädde i kraft. I motionen anges att om man bor på landsbygden innebär det att man är beroende av serviceinrättningar som tillhandahåller drivmedel i form av framför allt bensin och diesel, eftersom över 90 procent av alla bilister äger ett fordon med de drivmedelsegenskaperna. Motionären pekar vidare på att många serviceinrättningar av ekonomiska skäl har tvingats att lägga ned sin verksamhet då de inte har haft råd att installera anläggningar med förnybara drivmedel i enlighet med lagens bestämmelser.

Penilla Gunther m.fl. (KD) önskar i motion 2017/18:3741 yrkande 18 att bensinstationer förutom andra miljövänliga drivmedel även ska kunna erbjuda laddning av elbilar. Även i kommittémotion 2017/18:3766 framhåller Robert Halef m.fl. (KD) i yrkande 6 att undantaget för el i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel bör tas bort. Motionärerna menar att en

sådan ändring bör genomföras för att öka möjligheterna till laddning av elbilar i hela landet och inte bara i storstadsregionerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att målet för andel förnybar energi i transportsektorn är satt till minst 10 procent för 2020. Under 2016 uppgick denna andel till 31 procent enligt förnybartdirektivets beräkningsmetodik. Enligt Energimyndighetens senaste långsiktsprognos bedöms andelen förnybart i transportsektorn enligt direktivets beräkningssätt vara omkring 41 procent 2020. Utskottet kan därför med tillfredsställelse konstatera att målet om minst 10 procent därmed bedöms komma att uppfyllas med mycket god marginal. Av statistik från EU framgår vidare att andelen förnybara bränslekällor i transportsektorn i Sverige under 2016 med stor marginal var den högsta andelen i EU där genomsnittet låg på drygt 7 procent. Utskottet ser med tillfredsställelse på utvecklingen.

När det gäller åtgärder för att trygga tillgången till alternativa drivmedel vill utskottet påminna om att riksdagen i december 2005 beslutade att anta regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, den s.k. pumplagen (prop. 2005/06:16, bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134). Lagen syftade till att öka tillgängligheten till förnybara drivmedel i hela Sverige, främst mot bakgrund av att tillgängligheten hade bedömts som ett av de största hindren mot en ökad användning av förnybara drivmedel. I ett första steg berördes tankställen som säljer mer än 3 000 kubikmeter bensin eller diesel per år. Kraven innebar därefter en successiv skärpning fram till 2009 när alla säljställen med en försäljningsvolym överstigande 1 000 kubikmeter motorbensin eller dieselbränsle var skyldiga att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. Utskottet påminner också om att riksdagen våren 2010 tillkännagav att regeringen bör se över konsekvenserna av pumplagen (bet. 2009/10:TU15, rskr. 2009/10:228). Utskottet uttalade i betänkandet att det är viktigt att en fortsatt utveckling av tillgången på förnybara drivmedel kan förenas med att även medborgarna i landets glesbefolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer. Transportstyrelsen redovisade därefter i november 2011 ett regeringsuppdrag med förslag till ändringar i pumplagen. I juni 2014 beslutade riksdagen om att höja gränsen för skyldigheten att tillhandahålla förnybara bränslen till 1 500 kubikmeter motorbränsle (prop. 2013/14:181, bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:301). I regeringens proposition Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (prop. 2005/06:16) framhöll regeringen att kravet att tillhandahålla förnybara drivmedel i möjligaste mån bör vara teknikneutralt i fråga om de drivmedel som ska främjas. Vidare angavs att definitionen bör vara så vid att alla nu tänkbara drivmedel som kan betecknas som förnybara omfattas. Regeringen framförde dock att ett viktigt undantag från definitionen borde göras och angav följande. Teoretiskt sett skulle tillhandahållandet av s.k. grön el medföra att lagens skyldigheter uppfylls om bränsleförsäljaren kan

visa att elen verkligen kommer från en förnybar källa. Mot bakgrund av att syftet med lagstiftningen är att öka tillgängligheten av förnybara drivmedel och att marknaden för elbilar i princip är försumbar riskerar syftet att förfelas om skyldigheten att tillhandahålla ett förnybart drivmedel skulle kunna fullgöras enbart genom att tillhandahålla grön el.

Enligt utskottets mening är det viktigt att en fortsatt utveckling av tillgång på förnybara drivmedel kan förenas med att även medborgarna i landets mer glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av sådana drivmedelsstationer. Utskottet anser att kraven i pumplagen är väl avvägda och finner inte skäl att i dagsläget ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet vill i sammanhanget dock påpeka att regeringen har vidtagit ett flertal åtgärder för att elfordon ska vara en trygg investering. Utskottet vill särskilt lyfta fram det s.k. Klimatklivet som bidragit till att öka mängden laddpunkter för elfordon; genom ett nytt ladda-hemma-stöd har det blivit billigare för hushåll att installera laddpunkter för elfordon i hemmet. Regeringen har vidare framfört att den kommer att se över tillgången på snabbaddare längs större vägar och vid regionalt strategiska platser med ambitionen att genomföra en strategiskt viktig utbyggnad av laddinfrastrukturen i hela Sverige.

Utskottet vill också lyfta fram att Regeringen 2017 presenterade det s.k. Bränslebytet, ett paket med nya styrmedel vars syfte var att reducera transportsektorns utsläpp och över tid öka användningen av biodrivmedel. Utifrån ett av förslagen i Bränslebytet fattade riksdagen 2017 beslut om en reduktionsplikt. Reduktionsplikten syftar till att minska växthusgasutsläppen från bensen och diesel genom att leverantörerna successivt ska öka inblandningen av biodrivmedel. Reduktionsplikten ska införas den 1 juli 2018.

Utskottet vill även peka på att i budgetpropositionen för 2018 utökade regeringen Energimyndighetens samordningsuppdrag för laddinfrastruktur till att även gälla gas och andra drivmedel som kräver särskild infrastruktur. Utskottet välkomnar detta.

Hösten 2016 välkomnade utskottet (bet. 2016/17:TU2) regeringens förslag till lag om krav på installationer för alternativa drivmedel och förslag till ändring i ellagen. Den nya lagen innehåller bl.a. bestämmelser om krav på installationer, avgifter för laddning av elfordon, användarinformation och tillsyn. Utskottet framförde bl.a. att det bakomliggande direktivet erbjuder konsumenterna och övriga intressenter inom hela EU ett viktigt ramverk att förhålla sig till i utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen och införandet av gemensamma tekniska specifikationer för denna. Utskottet konstaterade vidare 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.

Utskottet har tagit del av att regeringen i november 2016 lämnade in ett nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av den tillhörande infrastrukturen till EU-kommissionen. Dåvarande statsrådet Anna Johansson

framförde i sitt svar på en skriftlig fråga i april 2017 att när det gäller Sveriges handlingsprogram för infrastrukturen för alternativa drivmedel som regeringen lämnade till EU-kommissionen i november förra året så behandlas infrastruktur för vätgas på samma sätt som infrastrukturen för andra alternativa drivmedel. Statsrådet framhöll att det fanns fyra vätgasstationer i drift i Sverige och att EU har bidragit till finansieringen. Statsrådet konstaterade vidare att det i Sverige endast fanns tre bilmodeller för vätgas som går att köpa och att det totalt fanns ca 25 vätgasbilar inregistrerade. Den främsta orsaken till det begränsade antalet bilar och stationer är att det ännu är en ung och dyr teknik. Utvecklingen av fordon och bränsleinfrastruktur måste gå hand i hand. Statsrådet angav att vätgas är ett intressant alternativ på sikt och regeringen följer därför utvecklingen noga.

Av trafikutskottets forskningsrapport om fossila bränslen framgår att inom transportsektorn dominerar diesel och bensin som drivmedel. Biodieseln (HVO och FAME) motsvarar ungefär en femtedel av diesel- och bensin användningen. El utgör ungefär 3 procent men den statistik som finns mäter endast el till spårbunden trafik. I övrigt saknas i dag uppgifter om hur mycket el som används inom andra transportsektorer. Vidare framgår att det finns god infrastruktur för ökad distribution av etanol, HVO, biobensin, HEFA och FT. I delar av landet finns en infrastruktur för distribution av biogas. Metanol och DME kräver uppbyggnad av nya system för distribution, och vätgas är jämförelsevis dyrt att distribuera. I forskningsrapporten konstateras även att det fanns stora förhoppningar på användning av vätgas i förbränningsmotorer under 1990-talet och 2000-talets första decennium. Intresset för tekniken avtog dock och i dag används vätgas framför allt i bränsleceller. Vätgas som drivmedel till förbränningsmotorer bedöms därför inte vara aktuellt som ett alternativ i större skala den kommande tiden.

Utskottet vill i sammanhanget även framhålla att regeringen i vårändringsbudgeten för 2018 föreslår att stödet till produktion av biogas utökas med 270 miljoner kronor under innevarande år för att stötta svenskproducerad biogas. Regeringen aviserar också att den kommer att tillsätta en utredning om hur biogasens nytta som resurs tas till vara på bästa sätt och hur den kan ges konkurrenskraftiga villkor på både kort och lång sikt. Utredningen ska analysera marknadsförutsättningar och långsiktiga styrmedel för svensk biogas. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill avslutningsvis peka på att Fonden för ett sammanlänkat Europa finansierar insatser inom ramen för det transeuropeiska nätverket inom it, energi och transport. I Sverige har bl.a. insatser som LNG för fartyg och för tunga fordon, tankställen för biogas, tankställen för vätgas och laddinfrastruktur för elfordon finansierats.

Utskottet finner inte skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsyrkandena och avstyrker således motionerna 2017/18:1659 (MP), 2017/18:3454 (SD), 2017/18:3741 (KD) yrkande 18 och 2017/18:3766 (KD) yrkande 6.

Elektrifiering av transportsektorn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elektrifiering av transportsektorn. Utskottet instämmer i att åtgärder för att främja en elektrifiering av transportsektorn måste vidtas och hänvisar till det arbete som bl.a. regeringen bedriver på området.

Jämför reservation 5 (C) och 6 (V) samt särskilt yttrande 1 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2017/18:2335 yrkande 4 begär Emma Wallrup m.fl. (V) att lämpliga myndigheter får i uppdrag att utarbeta en strategi för att öka elektrifieringen inom transportsektorn. Motionärerna framhåller att en sådan strategi behövs för att snabbt kunna åstadkomma en elektrifiering inom vägtrafiken. I motionen framhålls att utmaningarna är mångfasetterade och kräver helhetslösningar, vilket innebär att flera olika myndigheter bör involveras. I yrkande 6 anser motionärerna att det bör tas fram förslag på åtgärder och styrmedel som gynnar elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan.

Markus Wiechel (SD) framför i motion 2017/18:3337 yrkande 5 att man bör ta fram projekt för att förbättra möjligheten att använda elfordon. Motionären pekar på att elbilar är att föredra framför förbränningsmotorer, och av den anledningen bör staten öka incitamenten för att köra elbil genom exempelvis olika projekt.

I partimotion 2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) framförs i yrkande 22 att en nationell plan för elektrifiering i transportsektorn bör utformas. Motionärerna pekar i sammanhanget bl.a. på att teknikutvecklingen går fort.

Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2017/18:3758 yrkande 11 att det behövs en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter. Motionärerna framför att som en del i målet att utsläppen från inrikestransporter ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 är det viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom långsiktiga regler för marknaden.

Utskottets ställningstagande

För att minska klimatpåverkan från transportsektorn är det enligt utskottets uppfattning nödvändigt att bl.a. elektrifiera sektorn. Energimyndigheten uppger att det i januari 2018 fanns nästan 47 000 laddfordon i Sverige och att siffran ökar. Även utbudet av laddfordon ökar och är i dag relativt stort. Utskottet välkomnar detta. Utskottet vill även lyfta fram att det finns landströmsanläggningar i ett tiotal hamnar i Sverige och det finns eldrift av färjor, både mindre stadsfärjor och större passagerarfärjor. Utskottet har även

tagit del av att två av färjorna mellan Helsingör och Helsingborg håller på att iordningställas för batteridrift. En annan sorts eldrift är de linfärjor som får sin elektricitet från elnätet i land. Av Energimyndighetens delrapport Sjöfartens omställning till fossilfrihet i samordningsuppdraget för omställning av transportsektorn till fossilfrihet framgår bl.a. att batterier kan användas ombord för drift av fartyg på korta sträckor och laddas när de ligger vid kaj. Vidare anges att det finns flera fördelar med batteridrift. Förutom lägre emissioner är de även tystgående.

Av utskottets forskningsrapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) framgår att ett elfordon har en hög verkningsgrad – två till fem gånger högre än konventionella bilar – och ungefär 80–90 procent av den tillförda energin används för att driva fordonet framåt. Utskottet kan dock konstatera att elbilars bidrag till andelen förnybar energi i transportsektorn fortfarande är litet. Utskottet välkomnar därför de satsningar som regeringen har gjort för att öka andelen elbilar, bl.a. en supermiljöbilspremie på 40 000 kronor per såld bil. Utskottet välkomnar vidare det arbete som pågår för att främja elfordon och vill bl.a. lyfta fram att det på Energimyndigheten sedan 2011 och fram till 2018 pågår ett demonstrationsprogram för elfordon. Projektet ska ur ett användarperspektiv identifiera och om möjligt undanröja barriärer för en storskalig introduktion av elfordon på den svenska marknaden. Vidare vill utskottet framhålla att riksdagen också fattat beslut om en elfordonspremie som ska gynna köp av elcyklar och elmopeder. Energimyndigheten har också i uppdrag av regeringen att betala ut en premie för elbussar. Satsningen omfattar 100 miljoner kronor per år fram till 2023. Den 21 december 2017 ändrades förordningen för premien, vilket gör att fler kan ansöka om den. Utskottet välkomnar satsningen. Enligt utskottets mening har eldrivna bussar stor potential att minska såväl klimatutsläpp och luftföroreningar som buller. De underlättar en förtätning av bostäder i storstäder samt frigör biodrivmedel till lastbilar och andra tunga fordon som är svårare att elektrifiera. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Energimyndigheten genom sin forskningsfinansiering har bidragit till att bl.a. AB Volvo kunnat utveckla och driftsätta helt elektriska bussar som använder 60–80 procent mindre energi än motsvarande dieslbuss. De elektriska bussarna i linjetrafik är ett resultat av samarbetet ElectricCity. Elbusslinjen har tilldelats The European Solar Prize 2015 för bästa exempel på hållbar kollektivtrafik som drivs med förnybar energi.

Av trafikutskottets forskningsrapport Fossilfria drivmedel framkommer även att vid användning av el som drivmedel slipper man stegen med odling av biomassa till ett flytande eller gasformigt drivmedel. Vidare framgår att Sverige redan i dag har god tillgång till fossilfri el jämfört med andra länder. En ökad elektrifiering av transporter kräver dock utbyggnad av t.ex. räls, strömväggare, laddstolpar eller tankställen för vätgas. Likaså behöver delar av fordonsflottan ställas om och frågan om elnätskapaciteten vid storskalig och samtidig laddning lösas. Av rapporten framkommer vidare att batteridrift

än så länge är vanligast i vägfordon. Batteridrivna personbilar serietillverkas redan medan batteridrivna bussar och lastbilar har börjat testas i drift. I rapporten konstateras att det inte finns några uppgifter om hur mycket el som används inom transporter, med undantag av den spårbundna trafiken. Trafikutskottet anser att sådan statistik är en viktig förutsättning för att kunna följa och stödja omställningen till fossilfria transporter.

Av rapporten framgår även att elnäten är väl utbyggda, och en elektrifiering av vägtransporter skulle inte skapa brist på el. Däremot ställer en ökad elektrifiering av transporter nya krav på elnäten, framför allt i form av effektoppar. Med hjälp av teknik och incitament skulle dock topparna kunna kapas, enligt rapporten. Vidare framgår att ökad elektrifiering av vägar och vägfordon ställer krav på säkerhetsåtgärder.

Omställningen av transportsektorn i en hållbar riktning kommer att vara en av våra stora framtidsutmaningar. Att kunna bryta transportsektorns beroende av fossila bränslen och att främja teknikutveckling inom bl.a. eldrift är enligt trafikutskottets uppfattning avgörande för att transportsystemet ska kunna bli hållbart. Liksom motionärerna anser utskottet således att åtgärder för att främja en elektrifiering av transportsektorn måste vidtas. Utskottet välkomnar därför regeringens uttalanden i skrivelse 2017/18:238 En klimatstrategi för Sverige om att regeringen vill öka elektrifieringen inom hela transportsektorn. Utskottet kan konstatera att regeringen brett och aktivt stöder och främjar en sådan utveckling. Utskottet välkomnar detta och finner därför inte skäl att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2017/18:2335 (V) yrkandena 4 och 6, 2017/18:3337 (SD) yrkande 5, 2017/18:3686 (C) yrkande 22 och 2017/18:3758 (C) yrkande 11.

Laddinfrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om laddinfrastruktur. Utskottet hänvisar till att angelägna initiativ vidtagits för att främja en utbyggnad av laddinfrastruktur.

Jämför reservation 7 (L) och 8 (KD).

Motionerna

Cecilia Widegren (M) önskar i motion 2017/18:473 att möjligheten att göra E20, huvudvägen mellan Sveriges största och näst största stad, till projektväg för laddstolpar bör ses över. Motionären framhåller att de stora vinsterna i form av mindre utsläpp kan göras i transportsektorn samtidigt som goda kommunikationer och en god infrastruktur är väldigt viktigt för den svenska

ekonomin. Ett steg mot en mer miljövänlig transportsektor är att utveckla möjligheterna till en fungerande infrastruktur för elbilar i Sverige.

I motion 2017/18:636 framför Penilla Gunther (KD) att tidigare satsningar på laddstationsinfrastruktur för elbilar bör utvärderas. I motionen framhålls att både alliansregeringen och den nuvarande regeringen har anslagit medel till laddstationer. Det är därför rimligt, menar motionären, att utvärdera dels om medlen använts på ett sätt så att så många som möjligt kunnat ta del av infrastrukturen, dels om det krävs ytterligare ekonomiska satsningar på snabbladdstationer.

Edward Riedl (M) lyfter i motion 2017/18:1332 fram vikten av att arbeta främjande för elbilar. I motionen framhåller motionären att elbilar precis som vanliga bilar kräver bra väginfrastruktur; köer och dålig infrastruktur är lika illa oavsett om man sitter i en elbil eller i en bil som drivs av fossila bränslen. Motionären pekar även på att laddinfrastrukturen behöver byggas ut och att det behövs bättre ekonomiska incitament för att köpa eller köra en elbil.

Jan Björklund m.fl. (L) framför i partimotion 2017/18:2820 yrkande 6 att utsläppen från transporter måste sänkas radikalt. Motionärerna pekar bl.a. på att det behövs gemensamma investeringar t.ex. i form av utbyggnad av laddinfrastrukturen.

Markus Wiechel (SD) pekar i motion 2017/18:3337 yrkande 1 på vikten av en statlig satsning på infrastruktur för elbilar. I motionen framhålls att det i dag finns över 10 000 elfordon på vägarna och att dessa är beroende av ett välfungerande nät med laddstationer. I yrkande 6 anser motionären att man bör underlätta för privatpersoner att installera laddstolpar. I motionen framhålls att det skulle vara en viktig del i att försöka få fler att vilja använda sig av elfordon. I yrkande 7 önskar motionären att infrastrukturen för elfordon på landsbygden prioriteras.

Penilla Gunther m.fl. (KD) anser i kommittémotion 2017/18:3748 yrkande 17 att Sverige bör driva frågan om en gemensam laddstandard för elbilar inom EU. Motionärerna pekar i sammanhanget på det system som planerats för laddning av mobiltelefoner.

I kommittémotion 2017/18:3766 av Robert Halef (KD) yrkande 3 understryks vikten av att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar. I motionen framhålls att för att uppmuntra människor att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att en elektrifiering av transportsektorn är nödvändig för att nå mål om minskad klimatpåverkan från sektorn. Enligt Energimyndigheten krävs det en väl fungerande laddinfrastruktur med både publika och icke-publika laddstationer för att laddfordonen ska bli fler. För att Sverige ska få en fungerande infrastruktur för laddfordon anser Energimyndigheten att det är viktigt att det finns laddstationer både när man ska åka långt med bilen utanför

tätorter och när man färdas i tätorter och parkerar bilen nära där man bor. Utskottet ser därför mycket positivt på regeringens uttalanden om att elfordon ska vara en trygg investering och att hinder för att använda elfordon ska reduceras, bl.a. genom en utbyggnad av laddinfrastrukturen. Utskottet har tagit del av uppgifter från Energimyndigheten som visar att Sverige i dag har över 1 300 laddstationer med över 5 000 laddpunkter med olika typer av kontakter och effekt.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att vara nationell samordnare för laddinfrastruktur. Uppdraget innebär att Energimyndigheten ska samordna stöd till laddinfrastruktur och informera om laddstationers placering. I förhållande till Klimatklivet, det statliga program som Naturvårdsverket ansvarar för och som erbjuder stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur, ska Energimyndigheten bl.a. vägleda och ge expertstöd till länsstyrelser och lämna uppgifter om regional fördelning och prioriteringar till Naturvårdsverket inför varje beslutsomgång, följa upp och utvärdera beviljade åtgärder och deras regionala spridning, genomföra samordningsinsatser för att höja kunskapen om elfordon och laddinfrastruktur samt möjliggöra erfarenhetsutbyte.

Utskottet vill även lyfta fram att Trafikverket har fått i uppdrag att genomföra en översyn av hur laddinfrastruktur längs större vägar kan främjas. Uppdraget ska redovisas den 30 juni 2018. En utgångspunkt i arbetet är trafikanternas beteende, dvs. att man inte stannar för att ladda, utan att man passar på att ladda när man stannar av en annan anledning – för att äta, handla eller ta en paus. Trafikverket uppger att det finns ett stort intresse från externa aktörer att delta i arbetet och därför kommer dialoger att genomföras. Inom uppdraget sker också ett samarbete med Trafikverkets elvägsprojekt, framför allt när det gäller affärsmodeller. Det finns medel avsatta för att uppdraget ska kunna fortsätta under 2019 och 2020 och regeringen återkommer då med nytt uppdrag.

Utskottet välkomnar vidare det ladda-hemma-stöd på 90 miljoner kronor årligen 2018–2020 som har införts som en del av Klimatklivet. Tanken är att stödet ska göra det enklare och billigare för hushåll att installera laddpunkter för elfordon i hemmet. Utskottet vill också peka på att laddinfrastruktur för elbussar kan komma i fråga för stadsmiljöavtalen om de ingår i en större paketlösning med andra kollektivtrafikanläggningar såsom exempelvis bussgator, hållplatser och signalsystem. I sammanhanget vill utskottet framhålla att under 2016 invigdes den första induktiva laddstationen i Norden för elbussar. Stationen ingår tillsammans med en pluginhybridbuss från Scania i demonstrationsprojektet Trådlös hållplatsladdning som ska utvärdera den induktiva tekniken i nordiskt klimat och undersöka hur driften påverkas av kyla och snö.

Utskottet påminner avslutningsvis om att EU-kommissionen i juli 2016 presenterade en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet som syftar till att minska utsläppen från transportsektorn. Målet ska uppnås genom bl.a. ett anpassat regelverk för utsläppssnål rörlighet i vilket EU:s direktiv om

infrastrukturen för alternativa bränslen (2014/94/EU) såsom laddinfrastruktur är en betydelsefull beståndsdel.

Av redovisningen ovan framgår att angelägna initiativ vidtagits för att främja en utbyggnad av laddinfrastruktur. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2017/18:473 (M), 2017/18:636 (KD), 2017/18:1332 (M), 2017/18:2820 (L) yrkande 6, 2017/18:3337 (SD) yrkandena 1, 6 och 7, 2017/18:3748 (KD) yrkande 17 och 2017/18:3766 (KD) yrkande 3.

Elvägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elvägar. Utskottet välkomnar pågående försöksverksamheter och avser att följa utvecklingen av dessa liksom kommande utvärderingar med stort intresse.

Jämför reservation 9 (M, C, L, KD).

Motionerna

Lars Hjälmered (M) framför i motion 2017/18:1248 att det bör tas fram en strategi för elvägar. Motionären anför bl.a. att för att elvägar ska kunna byggas ut krävs ett nära samarbete mellan Trafikverket och andra intressenter. Motionären anser att huruvida elvägar är rätt lösning för Sverige bör avgöras tekniskt och kommersiellt av experter och inte av politiker. Däremot anser motionären att det är rimligt att staten givet ansvaret för det statliga vägnätet överväger att ta fram en strategi för arbetet med elvägar i Sverige.

I motion 2017/18:3048 yrkande 1 framför Sten Bergheden (M) att vid utbyggnaden av E20 bör möjligheten att den blir Sveriges första elmotorväg utredas. I yrkande 2 anser motionären att man bör se över möjligheten att fortsätta underlätta samarbetet mellan Trafikverket och våra lastbilstillverkare så att det kan skapas fler jobb i Skaraborg och i Sverige. I motionen konstateras att elvägen skulle kunna bidra till att reducera utsläpp, samtidigt som den kan lösa den ökande efterfrågan på vägtransporter i Sverige. Det är en lösning som är miljövänlig och kostnadseffektiv.

Annie Löf m.fl. (C) anser i partimotion 2017/18:3686 yrkande 23 att Trafikverket bör få i uppdrag att i samarbete med näringslivet och berörda regioner identifiera områden för demonstrationsförsök med elvägar. I motionen framhålls att samhällsplaneringen måste inriktas på smarta och transportsnåla alternativ för såväl personresor som godstransporter.

I kommittémotion 2017/18:3766 yrkande 4 av Robert Halef m.fl. (KD) begärs att Sverige tar fram en utvecklad strategi för elvägar. I motionen framhålls bl.a. att i arbetet för en fossilfri fordonsflotta finns en stor potential i elektricitet som drivmedel för framför allt bilar.

I kommittémotion 2017/18:3894 yrkande 18 efterfrågar Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) att den kommande nationella infrastrukturplanen för 2018–2029 ska peka ut lämpliga stråk för en fortsatt utbyggnad av elvägar, i samverkan med regioner och näringslivet. Motionärerna pekar bl.a. på att lastbilar som körs med denna teknik i princip inte släpper ut några utsläpp av växthusgaser samtidigt som bullret mer eller mindre elimineras.

Utskottets ställningstagande

Omställningen av transportsektorn i en hållbar riktning är en av vår tids stora utmaningar. Att kunna bryta transportsektorns beroende av fossila bränslen och att främja teknikutvecklingen inom bl.a. eldrift är enligt utskottets uppfattning avgörande för att transportsystemet ska kunna bli hållbart. I infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhåller regeringen också att framtidens transportsystem kommer att kräva mer interaktion mellan trafik och infrastruktur, där fordon och infrastruktur är uppkopplade mot varandra. Regeringen lyfter fram att svensk kompetens inom bl.a. intelligenta transportsystem (ITS) och elektrifiering av vägar kan skapa nya möjligheter till ett hållbart transportsystem och nya arbetstillfällen. Test- och demonstrationsmiljöer för nya infrastrukturlösningar behövs för att kunna pröva framtidens transport- och samarbetsformer. Även i skrivelse 2017/18:238 En klimatstrategi för Sverige lyfter regeringen fram vikten av elektrifiering av fordonsflottan och försöksverksamheterna med elvägar. Utskottet delar regeringens uppfattning.

Fordonsstrategisk Forskning och Innovation (FFI), är ett samarbete mellan staten (Vinnova, Trafikverket och Energimyndigheten) och fordonsindustrin om att gemensamt finansiera forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter med fokus på områdena Klimat & Miljö samt Säkerhet. Bakgrunden är att utvecklingen inom vägtransporter och svensk fordonsindustri har stor betydelse för tillväxten. Inom ramen för FFI testar Trafikverket två olika lösningar för elvägar för tung trafik. Utanför Sandviken på E16 testar Region Gävleborg en teknik som innebär att en strömavtagare på lastbilshyttens tak matar ned strömmen från en luftledning till lastbilen. Vid Arlanda testar RUAB (Rosersbergs Utvecklings AB) en elskena i vägbanan som driver och laddar fordonen under resan. Utskottet anser att det är glädjande att E-road Arlanda också invigdes helt nyligen. Utskottet kan konstatera att lösningen, som är både hållbar och kostnadseffektiv, gör det möjligt att elektrifiera befintliga allmänna vägar. Utskottet ser mycket positivt på försöksverksamheterna som innebär att Sverige är ett av de första länderna i världen som genomför tester med elkraft för tunga transporter på allmän väg.

Utskottet har vidare tagit del av att Trafikverket den 29 november 2017 överlämnade sitt förslag till nationell färdplan för elvägar till Regeringskansliet. Planen sträcker sig t.o.m. 2022. Färdplanen beskriver den forskning som bedrivits hittills och en omvärldsanalys kring vad vi i dag vet

om och kring olika lösningar för elvägar. Färdplanen rekommenderar vilka fortsatta utredningar och tester som behöver göras gällande marknad och finansiering, möjliga vägsträckor, tekniska lösningar etc. för att möjliggöra en etablering av elvägar. Trafikverket föreslår också ytterligare en till två demonstratorer (vid sidan av E16 utanför Sandviken och väg 893 utanför Arlanda) samt en större elvägspilot för att komma närmare ett nyttgörande på allmän väg. Färdplanen rekommenderar att sträckorna ska vara minst 20–30 km långa och tungt trafikerade. Flera olika presumtiva sträckor är identifierade men ytterligare inventering är nödvändig. Utskottet kommer att följa frågan med stort intresse.

I propositionen om godstrafikfrågor (prop. 2016/17:112) framhåller regeringen att elvägsprojekten är angelägna projekt både för innovationskraften i svensk industri och för en fossilfri transportsektor. Statsrådet Tomas Eneroth har i sitt svar på en skriftlig fråga från september 2017 framfört att elvägar är en av flera tekniska innovationer på vägområdet som bör utvecklas, testas och utvärderas i syfte att göra vägtrafiken mer miljövänlig. Statsrådet framförde vidare att utvecklingen av elvägar är av fortsatt intresse för regeringen. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även lyfta fram att det i trafikutskottets forskningsrapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (RIR 2017/18:RFR13) konstateras att elvägar är mycket energieffektiva. Verkningsgraden för elvägar är hög, 70–80 procent och energieffektiviteten är mycket hög för drift med olika sorters kontaktledningar och strömvagnar. Energiförbrukningen i driftskedet sänks genom att en elmotor används i stället för en bensin- eller dieselmotor. I rapporten framhålls att elektrifiering kan vara ett alternativ i trafikintensiva men avgränsade områden, t.ex. hamnar eller flygplatser, där många förflyttningar sker inom ett begränsat område. Samtidigt konstateras dock att anläggning av spår- eller trådbunden trafik eller elvägar ofta är förknippat med stora investeringskostnader.

Mot bakgrund av pågående försöksverksamheter finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avser dock att med stort intresse följa utvecklingen av elvägsprojekten och även att ta del av kommande utvärderingar av projekten om bl.a. affärsmodeller, incitament och behov av att ändra regelverk. Motionerna 2017/18:1248 (M), 2017/18:3048 (M) yrkandena 1 och 2, 2017/18:3686 (C) yrkande 23, 2017/18:3766 (KD) yrkande 4 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 18 avstyrks därmed.

Miljözoner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om miljözoner. Utskottet välkomnar att regeringen har framfört att den kommer att ge kommuner möjlighet att införa tre olika miljözoner från den 1 januari 2020. Utskottet anser att det är viktiga åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar.

Jämför reservation 10 (L) och motivreservation 11 (M).

Motionerna

I motion 2017/18:2764 av Maria Plass m.fl. (M) pekar motionärerna på att Transportstyrelsen föreslår två nya typer av miljözoner för att förbättra luftkvaliteterna i tätorter. Motionärerna påtalar att enligt förslaget skulle 42 000 hushåll i Stockholms stad inte kunna köra den egna bilen till hemadressen 2020. I motionen anges att det är en viktig ambition att åstadkomma en god luftkvalitet, men enligt Transportstyrelsens rapport verkar utvecklingen av fordonsflottan gå i en riktning som innebär att utsläppen minskar kraftigt även utan ytterligare åtgärder. Motionärerna pekar även på att effekterna för företagen som verkar i berörda områden inte är utredda. I motionen anges att givet de högst tveksamma miljövinsterna i förhållande till förslagets uppskattade kostnader bör förslagets konsekvenser utredas ytterligare och det bör vara restriktivitet vid inrättande av nya miljözoner.

Jan Björklund m.fl. (L) framför i partimotion 2017/18:2820 yrkande 8 att fler städer bör införa miljözoner där endast miljöbilar får köra. Motionärerna framhåller att miljöbilar ska gynnas i förhållande till bilar som drivs med fossila bränslen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att renare motorer och bränslen har gett stora utsläppsminskningar men att vägtrafiken fortfarande är en betydande källa till luftföroreningar. Problemen är störst i tätorter, dels för att fler exponeras där, dels för att slutna gaturum ger högre halter av luftföroreningar. Det finns samtidigt kvarstående problem med att klara EU:s gränsvärden för luftkvalitet och svenska miljökvalitetsnormer för luft. De största utmaningarna gäller främst kväveoxid, partiklar (PM10) samt mindre partiklar.

Utskottet välkomnar därför att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå hur dagens miljözonsbestämmelser kan utvecklas för att bättre bidra till att miljökvalitetsmålen och målen för transportpolitiken uppnås. I sin redovisning till Näringsdepartementet från december 2016 föreslår myndigheten två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Miljözon klass 2 omfattar enligt förslaget personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar. Här

krävs att fordon som drivs med diesel uppfyller kraven för Euro 6 och fordon som drivs med bensen, etanol eller gas uppfyller kraven för Euro 5. Miljözon klass 3 omfattar enligt förslaget personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och lätta och tunga lastbilar samt bussar. Här krävs att de lätta fordonen drivs med el eller vätgas och att de tunga fordonen drivs med el eller vätgas eller är av typen elhybrid som uppfyller kraven för Euro 6. Även Miljömålsberedningen föreslog i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) att trafikförordningen ska ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon.

Statsrådet Thomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt i januari 2018 att regeringen kommer att genomföra författningsändringar som möjliggör för kommuner att införa miljözoner för lätta fordon. Statsrådet konstaterade att miljözonerna kan bidra till att förbättra luftkvaliteten i tätorterna men också bidra till en snabbare omställning till en fossilfri fordonsflotta. Vidare angav statsrådet att hur detta regelverk ska se ut i detalj bereds nu i Regeringskansliet. Statsrådet konstaterade att han inte ville föregripa beredningen men framhöll att det självfallet är mycket viktigt att regelverket är så utformat att det ger en ur hälsosynpunkt bra stadsmiljö samtidigt som det ger tillgänglighet för så många som möjligt som vill kunna komma in i städerna. Statsrådet pekade på att det ansvaret också kommer att åligga de lokala politiker som använder sig av miljözonerna som ett verktyg för att minska lokala problem med luftföroreningar.

Utskottet välkomnar att regeringen har framfört att den kommer att ge kommuner möjlighet att införa tre olika miljözoner från den 1 januari 2020:

- Den första miljözonen reglerar tunga fordon. Kommuner kan redan i dag besluta om miljözoner för vissa tunga fordon (lastbilar och bussar). Miljözoner finns därför redan i dag i åtta kommuner. Dagens miljözoner innebär att fordon som uppfyller utsläppsklass Euro 5 och högre får köra i miljözonen t.o.m. utgången av 2020. Därefter får bara fordon som uppfyller utsläppsklass Euro 6 köra i zonen.
- Den andra miljözonen ställer krav på personbilar.
 - Till en början kommer dieslbilar som uppfyller utsläppskraven för Euro 5 och Euro 6 få köra där. Men den 1 juli 2022 kommer kraven att skärpas till att endast dieslbilarna Euro 6 får köra. Samma sak gäller för elhybrider och laddhybrider med dieselmotor.
 - För bilar med bensinmotor gäller att de får tillträde om de klarar Euro 5. Det gäller även för elhybrider, laddhybrider, fordonsgasbilar och E85-bilar.
 - Även bilar som har bättre miljöprestanda får köra här, t.ex. elbilar och bränslecellsbilar.
- Den tredje miljözonen ställer högst krav. I den zonen får endast renodlade elbilar, bränslecellsbilar och gasbilar i Euro 6 köra. För tunga fordon ställs

också höga krav. Här får elfordon, bränslecellsfordon, laddhybrider i Euro 6, och gasfordon i Euro 6 köra.

Regeringen uppger vidare att den så snart det är möjligt, med hänsyn till behovet av EU-anmälan, kommer att besluta om nödvändiga författningsändringar i Trafikförordningen som gör det möjligt för kommunerna att införa de ovan nämnda nya miljözonerna. Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram förslag på hur bl.a. regelefterlevnaden kan säkerställas vid miljözoner.

Utskottet välkomnar regeringens åtgärder som är viktiga för att förbättra luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar. Utskottet är av uppfattningen att förslagen är väl avvägda.

Mot denna bakgrund finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2017/18:2764 (M) och 2017/18:2820 (L) yrkande 8 avstyrks därmed.

Bilpooler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bilpooler. Utskottet ser mycket positivt på det ökade intresset och användandet av bilpooler och välkomnar därför att regeringen är angelägen om att underlätta för dessa. Utskottet finner dock inte skäl för riksdagen att föregripa den pågående beredningen inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 12 (M, C, L, KD) och särskilt yttrande 2 (V).

Motionerna

I kommittémotion 2017/18:2335 yrkande 10 av Emma Wallrup m.fl. (V) framförs att lagstadgade kriterier för vad som avses med allmänt tillgängliga bilpoolsfordon bör utformas. Motionärerna pekar på att det finns stor potential att öka antalet bilpoolsmedlemmar i Sverige, men att det samtidigt i dag finns en rad hinder som dock skulle kunna lösas med en definition.

Nina Lundström m.fl. (L) anser i kommittémotion 2017/18:3462 yrkande 19 att det är positivt att fler avstår från att äga en egen bil för att i stället till exempel nyttja bilpooler. Motionärerna anser att bilpooler och smart kortidshyra av miljöbilar bör främjas på kommunal nivå genom förbättrade och förenklade regler, t.ex. genom attraktiv parkering, differentierade parkeringsavgifter eller möjlighet att använda bussfiler i lågtrafik.

I partimotion 2017/18:3686 yrkande 80 framför Annie Lööf m.fl. (C) att styrmedel bör utformas för att främja effektiva mobilitetslösningar såsom bilpooler. Motionärerna anger bl.a. att digitalisering och automatisering skapar helt nya möjligheter med autonoma fordon och delningstjänster. Vidare pekar

motionärerna på att det i dag t.ex. saknas en enhetlig definition av bilpooler, vilket gör det svårt att stödja denna utveckling i lagstiftning, upphandling och parkeringsregler.

Kristina Yngwe m.fl. (C, M, KD, L) begär i kommittémotion 2017/18:3730 yrkande 6 att regeringen skyndsamt presenterar en juridisk definition av begreppet bilpool. Motionärerna framhåller bl.a. att det krävs mer energieffektiva fordon och fordon med nollutsläpp samt nya lösningar såsom bilpooler och digitala mobilitets- och delningstjänster för att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen. I motionen pekar motionärerna på att det inte finns någon juridisk definition av begreppet bilpool, vilket leder till att kommuner inte kan skapa särskilda parkeringsytor för bilpoolsbilar.

Även Anders Åkesson m.fl. (C) anser i kommittémotion 2017/18:3758 yrkande 12 att det bör tas fram en juridisk definition av begreppet bilpool. I motionen framhålls att en konsekvens av att det saknas en definition av begreppet bilpool är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar, då kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag.

I kommittémotion 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 36 framförs att framväxten av delningsekonomin inom transportsektorn bör främjas. Motionärerna pekar bl.a. på att en vanlig personbil står still 97 procent av tiden och att våra resurser genom ett ökat delande kan användas mer effektivt. Vidare framhåller motionärerna att många regelverk är utformade i en tid före digitaliseringen och även delandets genombrott. I motionen anges därför att det finns stora vinster att hämta från ett moderniserat regelverk och ökat delande och att regeringen därför bör uppmuntra bl.a. bilpooler, cykeldelning och samåkning.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) begär i kommittémotion 2017/18:3894 yrkande 17 att det tas fram en juridisk definition av begreppet bilpool, med utgångspunkt i SOU 2017:22 Från Värdekedja till värdecykel, för att kommuner ska kunna reservera gatumark för bilpooler.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att bilpooler är ett exempel på en lösning som kan ha positiva effekter både för den enskilde och för samhället. Utskottet ser därför mycket positivt på framväxten av bilpooler och har med tillfredsställelse tagit del av skrivningar i budgetpropositionen för 2018 om att regeringen är angelägen om att underlätta för bilpooler.

Utskottet noterar att frågan om en juridisk definition av begreppet bilpool har betonats av många motionärer. Fossilfritt Sverige underströk även vid besök i utskottet i mars 2018 vikten av bl.a. en definition av begreppet bilpool för att på så sätt underlätta för bl.a. kommuner att vidta åtgärder för att främja användandet av bilpooler.

Utskottet har vidare tagit del av att Utredningen om cirkulär ekonomi (SOU 2017:22) har lämnat ett antal förslag om bilpooler som nu bereds inom

Regeringskansliet. Utskottet välkomnar detta. Utskottet välkomnar även statsrådet Tomas Eneroths uttalanden i svaret på en skriftlig fråga från september 2017 om att det är önskvärt att underlätta för bilpooler. Statsrådet framförde att regeringen ännu inte har tagit ställning till utredningens förslag och att det därför också är för tidigt att säga när ett eventuellt förslag kan överlämnas till riksdagen. Även i skrivelse 2017/18:238 En klimatstrategi för Sverige samt i skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling framhåller regeringen att den är angelägen om att underlätta för bilpooler.

Utskottet ser mycket positivt på det ökade intresset och användandet av bilpooler och välkomnar därför att regeringen är angelägen om att underlätta för dessa. Utskottet finner dock inte skäl att föregripa den pågående beredningen inom Regeringskansliet. Motionsförslagen 2017/18:2335 (V) yrkande 10, 2017/18:3462 (L) yrkande 19, 2017/18:3686 (C) yrkande 80, 2017/18:3730 (C, M, KD, L) yrkande 6, 2017/18:3758 (C) yrkande 12, 2017/18:3833 (M) yrkande 36 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 17 avstyrks därmed.

Vissa parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa parkeringsfrågor. Utskottet framhåller samtidigt att möjligheten för kommuner att främja framväxten av miljövänliga och smarta transportalternativ är av stor betydelse.

Jämför reservation 13 (M, C, L, KD) och 14 (V).

Motionerna

I kommittémotion 2017/18:2335 yrkande 11 av Emma Wallrup m.fl. (V) framförs att det bör göras en lag- och förordningsändring som tillåter kommuner att upplåta och reservera parkeringar för bilpoolsfordon och elfordon. Motionärerna pekar på att detta är något som både Naturvårdsverket och Utredningen om en fossilfri fordonsflotta tidigare har föreslagit.

Markus Wiechel (SD) begär i motion 2017/18:3337 yrkande 2 att elbilar tills vidare ska få tillgång till bussfiler och i yrkande 3 att elbilar ska få kostnadsfri parkering i hela landet.

I kommittémotion 2017/18:3352 yrkande 3 anser Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) att lagstiftningen för att göra det möjligt för kommuner att införa exempelvis differentierade parkeringsavgifter som gynnar miljöbilar bör ses över. Motionärerna framhåller att transportsektorn är Sveriges största utsläppskälla samtidigt som det är viktigt att det finns förutsättningar för tillväxt i hela landet och att människor ska ha möjlighet att bo och verka där

de vill. I motionen lyfter motionärerna fram att det är viktigt att ge kommunerna möjlighet att utifrån varje enskild kommuns förutsättningar och behov minska de skadliga partiklarna och förbättra luftkvaliteten, klimatet och hälsan.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2017/18:3833 yrkande 35 att möjligheten att ge kommuner rätt att införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning bör ses över. I motionen framhåller motionärerna att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt sätt att påverka i vilken utsträckning ett mer miljövänligt fordon väljs när det är dags att köpa nytt. Motionärerna anser att det bör vara möjligt för kommuner att välja att premiera ägare till bilar i bilpooler eller miljöbilar.

Även i kommittémotion 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 16 önskar motionärerna att lagstiftningen för att göra det möjligt för kommuner att införa differentierade parkeringsavgifter ses över. Motionärerna framhåller att det bör göras för att möjliggöra för kommuner att sätta differentierade parkeringsavgifter för exempelvis bilar i bilpooler och miljöbilar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att motsvarande parkeringsfrågor som tas upp i här behandlade motioner även tidigare har varit föremål för behandling i utskottet, senast i betänkande 2016/17:TU9. Utskottet framförde då bl.a. att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt medel för att påverka stadstrafikens utveckling och trafikens konsekvenser på människor och miljö. Utskottet är fortfarande av den uppfattningen. Utskottet konstaterar att det nuvarande regelverket inte ger utrymme för särskild avgiftsplikt för exempelvis miljöbilar eller bilpoolbilar. Utskottet har dock tagit del av att Miljömålsberedningen i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) föreslog en ändring av trafikförordningen respektive lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, så att kommuner ges möjlighet att differentiera avgiften på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper. Även Klimatkommunerna framförde vid sitt besök i utskottet i mars 2017 betydelsen för kommunerna av att kunna differentiera avgiften på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper. Fossilfritt Sverige framförde vidare vid sitt besök i utskottet i mars 2018 att kommuner bör få rätt att sätta lägre parkeringsavgifter för miljöfordon eller bilpoolbilar. Utskottet har vidare tagit del av regeringens skrivelse 2017/18:238 En klimatstrategi för Sverige där det anges att regeringen är angelägen om att underlätta för bilpooler, bl.a. genom att göra det lättare att avsätta parkeringsmark. Regeringen hänvisar till att Utredningen om cirkulär ekonomi har lämnat ett antal förslag om bilpooler som bereds inom Regeringskansliet. Likaså i skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling framför regeringen att den anser det angeläget att underlätta för bilpooler, bl.a. genom att göra det enklare att

avsätta parkeringsmark. I skrivelsen framför regeringen att bilpooler är ett sätt att öka nyttjandegraden av bilar och därigenom minska resursåtgången och behovet av parkeringsplatser. På så sätt frigörs ytor i städerna som kan användas till en tätare och funktionsblandad bebyggelse liksom fossilfria och mer yteffektiva transporter. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att det i vissa kommuner är billigare eller helt gratis att parkera ett fordon som uppfyller lokala krav för en miljöbil. På Miljöfordons webbplats finns uppgifter om gratis parkering och andra kommunala subventioner för miljöbilar i Stockholm, Göteborg och Malmö. Stockholm Parkering har även infört avgiftsfri parkering för supermiljöbilar på alla bolagets besöksparkeringar som finns utomhus (detta gäller med andra ord inte i p-hus eller garage). Utskottet vill även lyfta fram att det sedan 2011 är möjligt för kommuner att reservera laddplatser och/eller parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider. År 2011 beslutade regeringen om nya regler för parkeringsplatser och ett nytt vägmärke som visar var elfordon kan laddas. Reglerna innebär att det är möjligt för en kommun eller Trafikverket att reservera parkeringsplatser för laddning av elfordon.

Utskottet välkomnar de åtgärder som vidtas för att underlätta för bilpooler och miljöbilar och finner inte skäl att föregripa pågående beredning inom Regeringskansliet. Utskottet finner således inga skäl att vidta några initiativ med anledning av motionsyrkandena. Motionerna 2017/18:2335 (V) yrkande 11, 2017/18:3337 (SD) yrkandena 2 och 3, 2017/18:3352 (M) yrkande 3, 2017/18:3833 (M) yrkande 35 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 16 avstyrks därmed.

Övriga åtgärder för att främja fossiloberoende transporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika åtgärder för att främja en fossiloberoende fordonsflotta. Utskottet pekar bl.a. på EU-rättsliga principer och att Transportstyrelsen bör vara väl skickad att ta hand om utformningen av registreringsskyltar.

Jämför reservation 15 (V).

Motionerna

Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) anser i motion 2017/18:250 att behovet av en långsiktig strategi för miljöklassificeringen av bilar bör undersökas. Motionärerna framhåller att det är långsiktigt ohållbart att en viss bilmodell kan miljöklassificeras ett år för att

sedan förlora denna klassificering ett annat år, utan att något ändrats. I motionen konstateras att denna osäkerhet inte främjar mer miljövänliga inköp.

I motion 2017/18:291 av Niclas Malmberg (MP) framförs i yrkande 1 att regeringen bör verka för att tillåta förbud mot nyförsäljning av fossilbränsleddrivna bilar inom EU. I yrkande 2 önskar motionären ett förbud mot nyförsäljning av fossilbränsleddrivna bilar fr.o.m. 2025, under förutsättning att EU-reglerna framöver kommer att tillåta sådan lagstiftning.

Stefan Nilsson (MP) önskar i motion 2017/18:2106 att nyttillverkade fossildrivna bilar inte ska få säljas i Sverige fr.o.m. 2030. Motionären framhåller att det bör ske för att påskynda övergången till bilar som enbart drivs med el, vätgas eller biobränslen. I motionen framhålls att detta bör införas redan nu så att aktörer på marknaden i god tid kan ställa om till ett fossilfritt transportsystem. Motionären pekar även på att man i många länder diskuterar på liknande sätt.

Emma Wallrup m.fl. (V) önskar i kommittémotion 2017/18:2335 yrkande 2 att Sverige inom EU ska verka för ett slutår för försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen. I yrkande 3 framför motionärerna att Sverige ska införa ett nationellt slutår för försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen. Motionärerna pekar bl.a. på att flera andra länder förbereder för liknande beslut. I yrkande 7 framför motionärerna att man bör utreda möjligheten att vidta åtgärder som förenklar och stimulerar konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel eller till el och elhybridteknik.

Cecilia Widegren (M) anser i motion 2017/18:3236 att möjligheterna att införa gröna registreringsskyltar för miljöbilar bör ses över. Motionären framhåller att det är viktigt att öka incitamenten för att få fler miljöbilar i Sverige. Gröna registreringsskyltar skulle, enligt motionären, tydliggöra variationerna av miljöbilar, visa på det goda exemplet och synliggöra det växande antalet miljöbilar. Det skulle även underlätta för bilägarna att få miljöförmåner såsom gratis parkering utan att behöva ansöka om särskilda tillstånd.

Utskottets ställningstagande

Alla personbilar och lätta lastbilar från 1993 och framåt är miljöklassade i Sverige. Utskottet vill dock påminna om att bilar sedan den 1 maj 2011 indelas i utsläppsklasser i stället för miljöklasser. Begreppet miljöbil används på olika håll i samhället, men någon samlad definition finns inte. Miljöbilar och utsläppsklasser (kallades tidigare för miljöklasser) är två olika saker. På Transportstyrelsens webbplats anges att tanken är att miljöbilar har liten klimatpåverkan och låga utsläpp av miljö- och hälsoskadliga avgaser. Även buller från bilarna diskuteras i sammanhanget. Utskottet vill även peka på att regeringen i februari 2018 har gett Transportstyrelsen i uppdrag att se över förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Inom ramen för uppdraget ska Transportstyrelsen analysera konsekvenserna för statliga myndigheter och bidraget till klimatmålet av olika

alternativ till en ny miljöbilsdefinition. Analysen av bidraget till klimatmålet bör beakta att en ny statlig miljöbilsdefinition även kommer att påverka företag, kommuner och privatpersoner vid inköp eller leasing av bil. I april 2018 lämnade Transportstyrelsen en delrapport som beskriver konsekvenserna av olika alternativa miljöbilsdefinitioner. Redovisningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att webbplatsen miljöfordon.se ger opartisk information om tillgängliga miljöfordonsmodeller och ska på så vis underlätta valet av miljövänligt fordon. Webbplatsen drivs av Stockholms stad och Malmö stad. Syftet med miljöfordon.se är att göra det enklare att köpa och äga ett miljöfordon. Webbplatsen erbjuder möjligheten att göra jämförande kalkyler av upp till tre år gamla fordonsmodeller. Utöver personbilar presenteras även transportfordon och tunga lastbilar. Webbplatsen informerar också om miljöbränslen samt regler och förmåner för miljöbilar. Den huvudsakliga målgruppen är fordonsansvariga på företag och organisationer, men även privatpersoner besöker sidan.

Utskottet vill erinra om att av den EU-rättsliga principen om fri rörlighet för varor följer att det inte är tillåtet för enskilda medlemsländer att förbjuda produkter och tjänster som är tillåtna i andra medlemsländer. Utskottet kan därför konstatera att det finns EU-rättsliga aspekter att beakta när det gäller försäljningsförbud av exempelvis bilar som drivs med fossila drivmedel. Utskottet har dock tagit del av att en diskussion om att förbjuda försäljning av bilar som drivs med fossilt bränsle förekommer i andra europeiska länder och utskottet avser att följa utvecklingen.

När det gäller motionsförslag om efterkonvertering vill utskottet påminna om att Energimyndigheten inom ramen för sitt samordningsansvar i november 2016 tog fram rapporten Förslag till styrmedel för ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel (ER 2016:30). I rapporten anges bl.a. att som ett alternativ till nya fordon som är anpassade till biodrivmedel är det tekniskt möjligt att konvertera befintliga fordon. Energimyndigheten anger dock att en motor som är utvecklad för bensin eller diesel kan kräva stora ingrepp i motorns hårdvara för att till fullo utnyttja andra bränslen på ett effektivt sätt. I takt med att avgaskraven skärps blir det också en större utmaning att få motorn att klara dem, och hållbarheten hos avgasreningssystemet behöver beaktas. En efterkonvertering ställer därför stora krav på regelverket och dess efterlevnad och kontroll som också ska ställas i relation till de krav på energieffektivitet, bränsleförbrukning och hållbarhet som ställs på nya fordon.

När det gäller motionsförslaget om gröna registreringsskyltar så har utskottet behandlat frågan tidigare, senast i betänkande 2015/16:TU9. Utskottet bedömde att Transportstyrelsen är väl skickad att ta ansvar för fordonsskyltars utformning och anser inte att färgen på skyltarna är en fråga för riksdagen att närmare besluta om. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan.

Med hänvisning till ovanstående finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna

2017/18:250 (M), 2017/18:291 (MP) yrkandena 1 och 2, 2017/18:2106 (MP), 2017/18:2335 (V) yrkandena 2, 3 och 7 samt 2017/18:3236 (M) avstyrks därmed.

Vissa frågor om sjöfartens klimatpåverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om sjöfartens klimatpåverkan. Utskottet pekar på pågående arbete nationellt och framhåller också vikten av en överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart.

Jämför reservation 16 (M) och 17 (V) samt särskilt yttrande 3 (L).

Motionerna

I motion 2017/18:39 delyrkande 2 av Penilla Gunther (KD) framförs att man borde arbeta mera med miljödifferenterade hamnavgifter. Motionären pekar bl.a. på att EU-kommissionen i en nyligen släppt rapport konstaterar att med 20-procentiga rabatter på hamnavgifterna för energieffektiva fartyg med låga utsläpp, skulle sektorns totala årliga utsläpp kunna minska med ca 4 procent 2030. I motionen framhålls även att oavsett trafik måste det vara bättre att ge incitament för kunder, konsumenter och ägare i de olika transportslagen att agera miljöförbättrande. Miljödifferenterade avgifter för att minska utsläpp bör därför utredas mera för alla transportslag, men sjöfart och flygtrafik bör vara prioriterade områden, menar motionären.

Emma Wallrup m.fl. (V) anser i kommittémotion 2017/18:1140 yrkande 2 att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen icke-fossila drivmedel inom sjöfarten. Motionärerna konstaterar bl.a. att sjöfarten i dag är i stort sett helt beroende av oljebaserade drivmedel. I yrkande 3 framhåller motionärerna att det bör utredas hur investeringsstöd för ny teknik i fartyg som minskar utsläppen av växthusgaser kan utformas. Vidare anser motionärerna i yrkande 4 att möjliga styrmedel för att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart bör utredas.

I kommittémotion 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 34 framhålls att det behövs en översyn av möjligheterna för att kunna tillgodose tillgången till miljövänligt bränsle i de svenska hamnarna. I motionen konstateras att sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag där vi har en outnyttjad kapacitet. Motionärerna framhåller att det precis som för övriga transportslag behövs fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Sverige behöver en infrastruktur som stöder en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av LNG och metanol samt elanslutning i land.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar att regeringen arbetar för en överflyttning av gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart. Det är viktigt både för klimatet och för att ge svensk exportindustri ökad tillgång till kapacitetsstarka godstransporter. Utskottet vill samtidigt understryka att Sverige ska ha en kvalitetssjöfart som tar ansvar för miljön. Utskottet anser därför att det är mycket positivt att Sverige ligger i framkant när det gäller miljöförbättringar och ser att den höga miljöprofilen kan utgöra ett gott varumärke för den svenska sjöfarten och stärka dess konkurrenskraft. Utskottet är medvetet om att sjöfartens utsläpp till luften påverkar möjligheten att nå flera av de nationella miljökvalitetsmål som riksdagen har antagit, bl.a. Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft. Utskottet välkomnar därför att Trafikanalys har fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa ett tillfälligt Eco-bonussystem i Sverige för att stimulera överflyttning av gods från väg till sjöfart, något som minskar utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. I uppdraget ingick att redogöra för utformningen och erfarenheterna av Eco-bonussystemen i Italien, Storbritannien och Norge och att därefter föreslå hur ett motsvarande system skulle kunna utformas och administreras i Sverige. Förslaget har beretts inom Regeringskansliet och ett förslag till förordning om Eco-bonussystem remissbehandlas just nu. Regeringen har vidare gett Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg, t.ex. vägfärjor och lotsbåtar. En strategi ska tas fram, som visar i vilken ordning åtgärder bör vidtas och hur de bör följas upp. Uppdraget ska redovisas senast den 20 december 2018.

Av trafikutskottets forskningsrapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) framgår att inom sjöfarten dominerar fossila bränslen i form av olja och naturgas fortfarande helt. Ett fåtal rederier har börjat använda flytande naturgas (LNG). På försöksnivå används metanol som fartygsbränsle i Sverige.

Utskottet vill vidare peka på att inom ramen för Energimyndighetens samordningsansvar för omställningen till fossilfri transportsektor har rapporten Sjöfartens omställning till fossilfrihet (ER 2017:10) tagits fram. Av rapporten framgår bl.a. att för att sjöfarten ska kunna bli fossilfri behöver samhället bli mer transporteffektivt och fartygen mer energieffektiva och förnybara drivmedel behöver användas på bred front. Vidare anges i rapporten att det kommer att krävas strukturella, operationella och tekniska åtgärder i kombination med att förnybara drivmedel utvecklas och anpassas för olika segment och marknader inom sjöfarten.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att Fonden för ett sammanlänkat Europa finansierar insatser inom ramen för transeuropeiska nätverk inom it, energi och transport. I Sverige har bl.a. insatser som LNG för fartyg på så vis fått finansiering från EU.

Utskottet vill även påminna om att regeringen den 28 augusti 2015 presenterade en maritim strategi som syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar och bidra till att skapa konkurrenskraftiga, innovativa och

hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Svensk sjöfart tog i juni 2015 även fram en klimatfärdplan för svensk sjöfart som inlaga till regeringens utredning Klimatfärdplan 2050. I denna anges bl.a. som delmål att koldioxidutsläppen per transportarbete ska minska med 30 procent 2030 jämfört med 2010 och att utsläppen av koldioxid ska elimineras till 2050.

När det gäller motionsförslaget om miljödifferenterade hamnavgifter vill utskottet lyfta fram att konsultföretaget COGEA på uppdrag av EU-kommissionen har undersökt möjligheterna att använda EU-gemensamma, miljödifferenterade hamnavgifter för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser. Enligt rapportförfattarna skulle ett sådant system, baserat på EU:s system för övervakning och rapportering av sjöfartens utsläpp (MRV), kunna leda till omfattande utsläppsminskningar. Med 20-procentiga rabatter på hamnavgifterna för energieffektiva fartyg med låga utsläpp skulle sektorns totala årliga utsläpp kunna minska med ca 4 procent till 2030. Utskottet vill vidare peka på att forskare från IVL, Göteborgs universitet och VTI tillsammans med tre svenska hamnar driver ett projekt om hur miljödifferenterade avgifter och incitament kan användas i hamnar. Syftet är att styra mot mer miljöeffektiva fordon, fartyg, tekniker och förnybara bränslen. Projektet finansieras av Vinnova och beräknas vara klart i november 2018. Utskottet emotser detta med intresse.

Utskottet vill slutligen framhålla att Sverige sedan november 2011 tillämpar en nedsatt energiskattesats för el till fartyg i hamn (landström). Syftet är att skapa ett ekonomiskt incitament att använda landström. För närvarande finns sådana landströmsanläggningar bl.a. i hamnarna i Göteborg, Helsingborg, Karlskrona, Karlshamn, Luleå, Malmö, Piteå, Stockholm, Trelleborg och Ystad.

Mot bakgrund av ovan redovisade åtgärder avstyrker utskottet motionerna 2017/18:39 (KD) delyrkande 2, 2017/18:1140 (V) yrkandena 2–4 samt 2017/18:3833 (M) yrkande 34.

Internationellt samarbete inom sjöfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att vara pådrivande på internationell nivå för att minska sjöfartens klimatpåverkan. Utskottet pekar på att regeringen redan arbetar på detta sätt.

Jämför reservation 18 (M, C, L, KD).

Motionerna

I kommittémotion 2017/18:3352 framför Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) i yrkande 21 att Sverige bör vara pådrivande för att IMO skyndsamt vidtar

åtgärder för att begränsa den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Motionären menar att en god väg framåt vore att inrätta ett system som prissätter sjöfartens utsläpp, enligt principen om att förorenaren betalar.

I kommittémotion 2017/18:3730 yrkande 9 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, KD, L) framhålls att regeringen bör vara internationellt pådrivande, exempelvis inom IMO, för ett globalt prissättningssystem för klimatutsläpp från sjöfart. I motionen konstateras att utsläppen från sjöfarten i dag inte omfattas av några internationella åtaganden. Motionärerna understryker att utsläppsminskningar och en omställning till hållbara tekniker och drivmedel måste ske inom alla sektorer varför det är angeläget att upprätta internationella överenskommelser för att säkerställa utsläppsminskningar även inom sjöfarten.

Anders Åkesson m.fl. (C) önskar i kommittémotion 2017/18:3758 yrkande 7.2 att Sverige ska vara pådrivande inom IMO och EU för att skapa internationella lösningar så att sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan. Motionärerna framhåller att sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. I motionen anges att Sverige bör vara pådrivande för att ett ambitiöst internationellt avtal kommer på plats. I yrkande 9.2 önskar motionärerna att förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom sjöfarten utreds.

Utskottets ställningstagande

Sjöfartsnäringens internationella karaktär tillsammans med det faktum att de flesta ämnen som släpps ut i luften transporteras långa sträckor gör att nationella åtgärder inte räcker. Utskottet anser därför att det är nödvändigt att driva på ett arbete internationellt och att internationella beslut också är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp. Sverige är av tradition ett föregångsland på miljöområdet, och utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att aktivt driva frågor för att inom ramen för det internationella samarbetet minska sjöfartens klimatpåverkan. Utskottet har i sammanhanget tagit del av att Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) miljökommitté vid sitt möte i oktober 2016 (MEPC 70) beslutade att införa ett globalt obligatoriskt datainsamlingssystem för rapportering av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från fartyg. Det är en viktig del i arbetet med att skapa en hållbar sjöfart med lägre klimatpåverkan. Systemet ska börja tillämpas 2019 och liknar det datainsamlingssystem som introducerats inom EU. EU-reglerna, som började tillämpas den 1 januari 2018, ska anpassas till det globala systemet. Beslutet om ett globalt datainsamlingssystem är första steget mot ett globalt styrmedel för all internationell sjöfart. MEPC 70 enades också om att ta fram en färdplan för en mer heltäckande strategi för att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Utskottet välkomnar vidare att IMO i april 2018 också enades om en överenskommelse om hur växthusgasutsläppen för den internationella sjöfarten ska minska. I en initial

strategi med ett antal mål och principer för organisationens fortsatta arbete med att utveckla konkreta styrmedel fastslår IMO att målet är att de årliga utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten ska kulminera så snart som möjligt och därefter minska med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt. Regeringen har varit och kommer att fortsätta vara aktiv i detta arbete. Strategin är den internationella sjöfartens bidrag till att Parisavtalets temperaturmål kan nås.

Energimyndigheten är samordningsansvarig för omställningen till en fossilfri transportsektor och har tagit fram rapporten Sjöfartens omställning till fossilfrihet (ER 2017:10). I rapporten konstateras att eftersom sjöfarten är internationell till sin karaktär, och statens rådighet därmed är begränsad, kommer det även att krävas internationella överenskommelser för att minska sjöfartens klimatpåverkan. Vidare framhålls att Sverige bör fortsätta att vara pådrivande inom IMO och EU i frågor som rör energieffektivisering och förnybara drivmedel samt aktivt verka för att det snarast införs en internationell målsättning om att minska sjöfartens klimatpåverkan och ytterligare internationella klimatåtgärder och styrmedel.

Utskottet anser att frågan som lyfts i motionsförslagen om att söka internationella lösningar är rätt väg att gå för att minska sjöfartens klimatpåverkan. Utskottet anser vidare att det är tydligt att det också är så regeringen arbetar.

Mot den bakgrunden avstyrks motionsförslagen 2017/18:3352 (M) yrkande 21, 2017/18:3730 (C, M, KD, L) yrkande 9 och 2017/18:3758 (C) yrkandena 7.2 och 9.2.

Reservationer

1. Ett fossiloberoende transportsystem, punkt 1 (S, MP)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Teres Lindberg (S) och Rikard Larsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2156 av Kristina Nilsson (S),

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1,

2017/18:2747 av Karin Svensson Smith (MP),

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 9,

2017/18:3748 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 14,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 15.

Ställningstagande

Utskottsmajoriteten har föreslagit att riksdagen ska rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringens arbete med att minska transportsektorns klimatpåverkan ska grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder. Vi har naturligtvis inte någon annan uppfattning än utskottsmajoriteten när det gäller vikten av kraftfulla åtgärder för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Tvärtom har vi vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Vi anser att samhället för att klara omställningen måste använda transporter smartare, inklusive en överflyttning av godstrafik från väg till järnväg och sjö samt persontrafik från väg och flyg till järnväg. Fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara bränslen, såsom biodrivmedel. Transportsektorn behöver elektrifieras i högre grad. Vi anser således att det är nödvändigt att göra flera saker och att vidta åtgärder inom flera områden. Regeringen har också uttalat att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Regeringen har följaktligen en hög ambition som vi välkomnar. Vi anser även att det är en självklarhet att riksdagen och regeringen men även den övriga offentliga sektorn strävar efter att vidta samhällsekonomiskt effektiva åtgärder. Vi kan därför konstatera att uppmaningen till regeringen saknar grund.

I sammanhanget vill vi lyfta fram ett antal initiativ och åtgärder som har vidtagits för att minska klimatpåverkan från transportsektorn.

Vi ser med tillfredsställelse på den parlamentariska Miljömålsberedningens förslag från sommaren 2016 om en strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik. I förslaget anges att en viktig del i det långsiktiga omställningsarbetet är ett mer effektivt och klimatsmart transportarbete. Beredningen lämnade flera förslag för att bidra till en sådan utveckling, bl.a. att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska göras normgivande i planeringen i större tätorter. Miljömålsberedningen lämnade vidare förslag på flera nya mål för klimatpolitiken. I mars 2017 lämnade regeringen propositionen Ett nytt klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:146) som baseras på Miljömålsberedningens förslag till riksdagen. Regeringen föreslog, som ett långsiktigt klimatmål, att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Vidare föreslog regeringen, liksom Miljömålsberedningen, att utsläppen från inrikes transporter utom inrikes flyg ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. I regeringens proposition anförts att förslaget till utsläppsmål för inrikes transporter är ett mål som förutsätter mycket kraftiga trendbrott jämfört med utvecklingen fram till i dag. Under perioden krävs en fortsatt snabb teknisk utveckling av fordon och drivmedel som möjliggör en substitution av fossildrivna transporter för att målen ska kunna nås. Parallellt med fokus på fordon och bränslen behövs även ett ökat fokus på att ändra resvanor samt att effektivisera och optimera transporter och användningen av existerande infrastruktur. I ett yttrande till miljö- och jordbruksutskottet (yttr. 2016/17:TU6y) välkomnade trafikutskottet regeringens proposition och i juni 2017 antog riksdagen regeringens förslag.

Vi vill vidare lyfta fram att Regeringen 2017 presenterade det s.k. Bränslebytet, ett paket med nya styrmedel vars syfte var att reducera transportsektorns utsläpp och över tid öka användningen av biodrivmedel. Utifrån ett av förslagen i Bränslebytet fattade riksdagen 2017 beslut om en reduktionsplikt. Reduktionsplikten syftar till att minska växthusgasutsläppen från bensen och diesel genom en successivt ökad inblandning av biodrivmedel. Reduktionsplikten ska införas den 1 juli 2018. Regeringen har vidare initierat ett bonus–malus-system som innebär att miljöanpassade fordon med låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus vid inköpstillfället. För rena elbilar och vätgasbilar med nollutsläpp blir den högsta möjliga bonusen 60 000 kronor. Bonusen minskar sedan med 833 kronor för varje gram koldioxid som klimatbonusbilen släpper ut. Bilar som kan drivas med exempelvis fordonsgas får minst 10 000 kronor i bonus. För bensen- och dieseldrivna fordon tas i stället en förhöjd fordonsskatt, en malus, ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Vi vill även lyfta fram att regeringen för att möta samhällsutmaningarna har lanserat fem samverkansprogram som bygger på samverkan mellan staten och näringslivet, bl.a. samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter. Vi välkomnar detta. I beskrivningen av programmet anger regeringen bl.a. att Sverige behöver ett mer transporteffektivt samhälle där

transporterna används smartare och med mer resurseffektiva och ännu säkrare fordon, förnybara bränslen och mindre utsläpp. Vi uppskattar regeringens ansats att flera olika åtgärder måste vidtas.

Regeringen gav den 19 maj 2016 Trafikverket i uppdrag att fördjupa inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029 genom att redovisa åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Trafikverket framhåller bl.a. att åtgärder i de tidiga stegen i fyrstegsprincipen bör vara grunden för valet av åtgärder och inriktning för att möta framtida utmaningar. I mars 2017 informerade även företrädare för Trafikverket utskottet om verkets arbete med att minska transportsektorns klimatpåverkan. Regeringen konstaterade i proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – Innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling att transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för dess bidrag till en långsiktigt hållbar utveckling. Regeringen pekade vidare på att en tillräcklig förändring enbart kan åstadkommas genom en kombination av åtgärder: transporteffektivt samhälle, energieffektivisering och övergång till förnybara drivmedel. I betänkande 2016/17:TU4 välkomnade utskottet regeringens proposition och framhöll betydelsen av att minska transportsektorns klimatpåverkan. Regeringen har därefter i direktiv till Trafikverket om åtgärdsplaneringen inför kommande planperiod bl.a. konstaterat att transportsektorns klimatpåverkan behöver minska kraftigt jämfört med dagens nivå.

Enligt vår mening är det dock tydligt att redan vidtagna åtgärder inte räcker för att vi ska kunna uppnå våra miljö- och klimatmål. Vi välkomnar därför de olika satsningar som regeringen har initierat för att nå mål om en fossiloberoende transportsektor. Vi vill bl.a. lyfta fram det s.k. klimatklivet som är ett statligt program för lokala klimatinvesteringar. Klimatinvesteringarna möjliggör stöd till investeringar som kan minska utsläppen och påverka omställningen till fossilfria transporter och resor. Vi har tagit del av att stödet har gått till klimatinvesteringar i bl.a. laddinfrastruktur, produktion av biogas och tankstationer för biogas. Vi ser även mycket positivt på de satsningar som regeringen har gjort på järnvägsunderhåll och cykelinfrastruktur samt på att främja kollektivtrafik i landsbygd. Vidare påbörjade regeringen under 2017 arbetet med att ta fram en godsstrategi. Strategin väntas vara klar under våren 2018.

Vi vill även lyfta fram att Energimyndigheten har fått i uppdrag av regeringen att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. I uppdraget ingår att ta fram en strategisk plan för omställningen, samordna arbetet och föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper. Dessutom ingår att arbeta för synergier med andra nationella satsningar som syftar till omställningsarbetet. Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket (de s.k. Soft-myndigheterna) deltar i arbetet med uppdraget. Energimyndigheten ska också ta fram en plan för hur samhällsekonomiska kostnader och nyttor av arbetet ska utvärderas. Den strategiska planen överlämnades till Regeringskansliet (Miljö- och

energidepartementet) den 28 april 2017. Tre delrapporter överlämnades till regeringen den 16 juni 2017, om luftfart, sjöfart samt utvärdering och uppföljning av omställningen. Av den strategiska planen framgår bl.a. att omställningen till fossilfrihet behöver stå på tre ben – ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel. I rapporten anges att det inte kommer att vara tillräckligt att endast arbeta med ett eller två av dessa områden, dels för att resurser för att framställa förnybara drivmedel, batterier, fordon och infrastruktur är begränsade, dels för att sprida risken om något område inte utvecklas som förväntat. Rapporten framhåller vidare att det är en stor omställning som ska ske på kort tid och att potentialen inom alla tre områden därför kommer att behöva utnyttjas för att nå de ambitiösa mål som satts upp. De tre områdena kommer dock att ges olika stort fokus i staden respektive på landsbygden.

Vi vill peka på att i den av EU-kommissionen presenterade vitboken från 2011 fastställs att EU fram till 2050 ska ha minskat utsläppen av växthusgaser från transporter med 60 procent jämfört med 1990 års nivåer. I vitboken anges vidare att 30 procent av vägtransporterna på mer än 300 km bör fram till 2030 flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter, och mer än 50 procent fram till 2050 med hjälp av effektiva och miljövänliga godskorridor. För att uppnå detta mål måste lämplig infrastruktur tas fram. Vi påminner även om att EU-kommissionen i juli 2016 presenterade en europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet som syftar till att minska utsläppen från transportsektorn. Målet ska uppnås genom bl.a. ett anpassat regelverk för utsläppsnål rörlighet i vilket EU:s direktiv om infrastrukturen för alternativa bränslen (2014/94/EU) ingår som en betydelsefull beståndsdel. Riksdagen biföll i oktober 2016 regeringens proposition 2015/16:186 Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel (bet. 2016/17:TU2, rskr. 2016/17:10) som genomförde direktivet i svensk rätt. Den nya lagen innehåller bl.a. bestämmelser om krav på installationer, avgifter för laddning av elfordon, användarinformation och tillsyn. Vi är positiva till den nya lagstiftningen och anser att den är ändamålsenlig för att uppmuntra och underlätta den fortsatta utbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen.

Vi vill även peka på att regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att ta fram ett förslag till en långsiktig klimatstrategi för att minska utsläppen av växthusgaser. Naturvårdsverkets förslag till strategi ska bygga på det klimatpolitiska ramverket som riksdagen lagt fast och de styrmedel för klimatområdet som regeringen har beslutat eller aviserat. Regeringen har vidare lanserat initiativet Fossilfritt Sverige där olika aktörer ges möjlighet att synliggöra hur de genom sin verksamhet bidrar till att lösa klimatfrågan och uppnå målet om ett fossilfritt samhälle. Företrädare för Fossilfritt Sverige var också och informerade utskottet i februari 2018.

Av trafikutskottets forskningsrapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) framgår bl.a. att Sverige har ett teknikförsprång inom flera områden som syftar till att minska sektorns

klimatpåverkan. I rapporten nämns bl.a. att Sverige internationellt sett är tidigt med försök med elvägar och batteridrift av färjor. Sverige har också ett teknikförsprång inom biodrivmedelsområdet tack vara många års forsknings-satsningar.

I infrastrukturpropositionen framhåller regeringen även att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar och att det behövs en satsning inom forskning och innovation för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet. Regeringen pekade även på att automatisering, utveckling av alternativa bränslen, digitalisering av resor och transporter samt multimodala transportlösningar kan möjliggöra effektivare och säkrare användning av infrastrukturen. I betänkande 2016/17:TU4 uttalade utskottet att det delar regeringens uppfattning. Forskning och innovation är viktiga medel för att möta transportsektorns utmaningar och vi välkomnar regeringens uttalanden.

Vi kan således med tillfredsställelse konstatera att frågan om att minska transportsektorns klimatpåverkan har hög prioritet för regeringen. Det pågår ett intensivt och brett arbete både inom Regeringskansliet och på kommunal nivå. Även på myndigheter bedrivs ett viktigt arbete för att förverkliga mål om en fossiloberoende fordonsflotta. Mot den bakgrunden finner vi inte att det finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Vi avstyrker därmed motionerna 2017/18:2156 (S), 2017/18:2335 (V) yrkande 1, 2017/18:2747 (MP), 2017/18:3686 (C) yrkande 9, 2017/18:3748 (KD) yrkande 14, 2017/18:3758 (C) yrkande 1, 2017/18:3766 (KD) yrkande 2 och 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 15.

2. Ett fossiloberoende transportsystem, punkt 1 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1 och
avslår motionerna
2017/18:2156 av Kristina Nilsson (S),
2017/18:2747 av Karin Svensson Smith (MP),
2017/18:3686 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 9,
2017/18:3748 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 14,
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2 och
2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 15.

Ställningstagande

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 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 fossilberoende 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. Jag anser att FFF-utredningens förslag på målsättning bör vara en absolut mininivå för vägtrafikens utsläpp.

Miljömålsberedningen föreslog 2016 ett sektorsmål för transportsektorn. Förslaget var att utsläppen för inrikes transporter senast 2030 ska vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå (SOU 2016:47). Vänsterpartiet reserverade sig mot förslaget och anser att utsläppen för inrikes transporter bör minska i minst samma omfattning som vägtrafiken enligt FFF-utredningens förslag, dvs. 80 procents minskning. Riksdagen antog sedan Miljömålsberedningens förslag om en målsättning på 70 procents lägre utsläpp. Men detta är inte ett tillräckligt ambitiöst mål för att Sverige ska kunna nå nollutsläpp senast 2040 och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer, utan Sverige bör anta en målsättning för sektorn till 2030 som är i linje med FFF-utredningens förslag. Jag anser att detta skulle stärka de transportpolitiska målen och våra nationella klimatansträngningar. Sverige bör därför anta ett mål till 2030 om minst 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 2 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna 2017/18:1659 av Stefan Nilsson (MP) och 2017/18:3454 av Runar Filper (SD) samt avslår motionerna

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 18 och
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att förutsättningarna för att kunna bo och verka på svensk landsbygd försämrades när den s.k. pumplagen trädde i kraft den 1 april 2006. Vi vill också peka på att bo på landsbygd innebär att man är beroende av serviceinrättningar som tillhandahåller drivmedel i form av framför allt bensin och diesel eftersom långt över 90 procent av alla bilister äger fordon med de drivmedelsegenskaperna.

Enligt lagen måste en bensinstation sälja förnybart bränsle, som biogas eller bioetanol, om man har en försäljningsvolym överstigande 1 500 kubikmeter av bensin och diesel om året. Vi har tagit del av att många serviceinrättningar av ekonomiska skäl har tvingats lägga ned sin verksamhet då de inte har haft råd att installera anläggningar med förnybara drivmedel. Många serviceinrättningar lever redan på marginalen och det är då ekonomiskt påfrestande att nödgas investera i en biogasanläggning eller etanolfpump.

Vi vill i sammanhanget också tillägga att bioetanol och biodiesel inte endast har levererat fördelar ur miljösynpunkt, vilket ställer pumplagen i en om möjligt ännu sämre dager.

Vi anser vidare att det behövs ett statligt engagemang för bilar som drivs med bränsleceller och tankstationer för vätgas. För att skapa förtroende för att det kommer att gå att köra bilar på vätgas i Sverige – och få ett genombrott i antal bilar – så behövs det minst 30 tankstationer för vätgas till 2020. Vi anser att det är nödvändigt att staten är aktiv och driver på utbyggnaden i detta viktiga inledande skede. Bränslecellsbilar är en av flera viktiga pusselbitar för att kunna nå målet fossiloberoende fordonsflotta 2030 och flera tillverkare prioriterar att förse de marknader som redan beslutat att satsa på infrastruktur, såsom Tyskland och Storbritannien i Europa, med bilar. Vi vill framhålla att en satsning i Sverige skulle få uppmärksamhet internationellt och innebära ett viktigt bidrag till att fossilfria bilar tar över så stora delar som möjligt av marknaden för nya bilar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 2 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 18 och
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6 och
avslår motionerna
2017/18:1659 av Stefan Nilsson (MP) och
2017/18:3454 av Runar Filper (SD).

Ställningstagande

Den s.k. pumplagen infördes 2005 för att få fler bensinstationer att tillhandahålla förnybara drivmedel. Jag kan konstatera att sedan lagen infördes har elbilar tagit allt större marknadsandelar samtidigt som andra drivmedel, exempelvis etanol, håller på att konkurreras ut på bilmarknaden. Jag kan också konstatera att ett flertal biltillverkare, däribland Volvo, Ford och Audi, har slutat tillverka etanolbilar samtidigt som allt fler börjar tillverka elbilar och laddhybrider som kan gå på el, även om ökningen fortfarande är blygsam. En anledning till den blygsamma ökningen är troligen, menar jag, bristen på laddstationer runt om i landet. Den som ska köpa en ny bil kan helt enkelt inte lita på att den går att ladda förutom på ett fåtal orter, framför allt i storstadsområden. Samtidigt undantar pumplagen el som förnybart drivmedel. En mackägare som vill investera i laddstationer måste alltså ha både bensin, diesel och exempelvis etanolpump. Jag anser att detta skapar onödiga hinder för en utbyggd laddinfrastruktur. Vi i Kristdemokraterna vill se fler elbilar i Sverige. Då krävs det ökade möjligheter till laddning av elbilar i hela landet och inte bara i storstadsregionerna.

Jag vill också peka på att många mackägare dessutom är pressade av kostnader för alternativa drivmedel som inte längre används, främst etanol. Jag menar att om dessa i stället skulle tillåtas göra en investering i laddstationer för el skulle det öka tillgängligheten av laddstationer och dessutom hjälpa utsatta mackägare. Vi i Kristdemokraterna anser därför att pumplagen bör ändras på så sätt att undantaget för el tas bort.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

5. Elektrifiering av transportsektorn, punkt 3 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 22 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11 och
avslår motionerna

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 4 och 6 samt

2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkande 5.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att för att nå mål om mindre utsläpp av växthusgaser från transportsektorn behöver många olika tekniker användas. Utöver en ökad andel biodrivmedel är även en ökad elektrifiering av transportsektorn viktig. Teknikutvecklingen, inte minst av batterier, går fort och den utveckling vi ser på personbilssidan sprider sig även till sjöfarten och till den tunga trafiken. Jag vill lyfta fram att de eldrivna fordonen kommer att spela en viktig roll för att nå det nationella målet för transportsektorn om att utsläppen från inrikestransporter ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivå. Det är även värt att tillägga att elektrifiering av transporter också kan bidra till måluppfyllelse när det gäller andra samhällsproblem, t.ex. trängsel, buller och en förbättrad luftkvalitet. Jag vill också särskilt framhålla betydelsen av långsiktiga regler för marknaden när man arbetar för att främja utvecklingen av eldrivna fordon. Behovet av långsiktiga spelregler är även något som konsumenter och producenter förmedlade inom ramen för den forskningsrapport som utskottet låtit ta fram, Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13). Behovet av elektrifiering kommer att öka i framtiden och dessutom går teknikutvecklingen snabbt framåt och elbilarnas räckvidd ökar betydligt för varje år, samtidigt som det finns en potential för Sverige att bli en viktig nation inom laddtjänster, laddteknik och smarta tjänster. Vi i Centerpartiet vill därför ta fram en nationell plan för elektrifiering av transportsektorn, som inkluderar satsningar på alternativa drivmedelsstationer i hela landet, förenklade byggregler för laddstolpar vid nya parkeringar och bostadshus, satsningar på forskning och demonstration av elvägar och elektrifiering av godstrafik och busstrafik.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

6. Elektrifiering av transportsektorn, punkt 3 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 4 och 6 samt avslår motionerna

2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkande 5,

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 22 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11.

Ställningstagande

Vi i Vänsterpartiet anser att den långsiktiga inriktningen bör vara att framtidens vägtransporter ska gå på el. Elmotorer är betydligt effektivare än förbränningsmotorer, vilket innebär att det totalt sett krävs mindre energi. Jag vill även framhålla att elektrifiering minskar buller och utsläpp av andra föroreningar som kolväten och partiklar och därmed bidrar till måluppfyllnad av flera miljö kvalitetsmål. Mycket tyder också på att elektrifiering av vägtrafiken är den mest kostnadseffektiva lösningen för att minska utsläppen av växthusgaser och samtidigt lösa problemen med luftföroreningar och buller.

Jag vill peka på att det framgår av den strategiska planen för omställning av transportsektorn till fossilfrihet från 2017, som har tagits fram av flera myndigheter inom ramen för Energimyndighetens samordningsansvar, att regeringen behöver tydliggöra Trafikverkets uppdrag för att bistå i den fortsatta utvecklingen. Exempelvis krävs framtagna standarder för elvägar och en översyn av regelverk för att undanröja hinder. Om Sverige ligger i framkant kring dessa frågor är myndigheternas bedömning att Sverige kan bli världsledande på elvägar.

Då elbilar har stora miljöfördelar och hög kapacitet att minska trafikens klimatpåverkan anser jag att det bör tas fram förslag på åtgärder och styrmedel som gynnar elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan i tillverkningskedet.

För att snabbt kunna åstadkomma en elektrifiering är min uppfattning dock att en tydlig nationell strategi, inkluderande påverkansarbete inom EU, behöver utarbetas. Då utmaningarna är mångfasetterade och kräver helhetslösningar anser jag att ett utarbetande av en strategi bör omfatta en rad myndigheter som t.ex. Energimyndigheten, Trafikverket, Trafikanalys och Naturvårdsverket.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

7. Laddinfrastruktur, punkt 4 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 6 och avslår motionerna

2017/18:473 av Cecilia Widegren (M),

2017/18:636 av Penilla Gunther (KD),

2017/18:1332 av Edward Riedl (M),

2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 6 och 7,

2017/18:3748 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 17 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 3.

Ställningstagande

Utsläppen från transporter måste sänkas radikalt om målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 ska nås. Jag vill framhålla att en ökad elektrifiering av transportsektorn är central och här krävs mer forskning och utveckling. Vägen mot ett klimatsmart samhälle kräver långsiktiga investeringar som det är rimligt att det offentliga är med och finansierar. Det handlar om strukturella investeringar som t.ex. är kopplade till infrastruktur och där det offentliga är avgörande för att investeringarna ska bli av. Jag anser att fokus för investeringarna ska vara på att få ned utsläppen och att stöd ska inriktas mot insatser där investerade medel har störst klimateffekt. Det ska vidare vara åtgärder som kommer många till del och som bidrar till omställningen mot ett klimatsmartare samhälle. Jag vill i detta sammanhang framhålla att en ökad elektrifiering av transportsektorn är central och för detta behövs en utbyggd laddinfrastruktur runt om i vårt land. Det behövs därför gemensamma investeringar i form av utbyggnad av en laddinfrastruktur.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Laddinfrastruktur, punkt 4 (KD)

av Robert Halef (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2017/18:636 av Penilla Gunther (KD),
2017/18:3748 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 17 och
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 3 och
avslår motionerna
2017/18:473 av Cecilia Widegren (M),
2017/18:1332 av Edward Riedl (M),
2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 6 och
2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 6 och 7.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att försäljningen av laddhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt på senare år, sedan 2012 har antalet elbilar ökat från cirka 1 200 till 35 000 i dag. Supermiljöbilspremien som infördes av alliansregeringen 2012 har bidragit till denna utveckling. Jag vill dock understryka att för att uppmuntra konsumenter att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Det stora hindret mot en ökad andel elbilar i dag är osäkerheten som följer med den hittills dåligt utbyggda infrastrukturen, den s.k. räckviddsångesten. Vi i Kristdemokraterna har därför föreslagit fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur.

Jag kan också konstatera att det i dagsläget är dyrt att sätta upp laddstationer som dels passar så många elbilar som möjligt, dels gör det möjligt att ladda bilar snabbt. Jag anser i detta sammanhang att det är angeläget att Sverige driver frågan om en gemensam laddstandard för elbilar inom EU. Jag anser vidare att då både alliansregeringen och nuvarande regering anslagit medel till laddstationer är det rimligt att utvärdera dessa satsningar för att se dels om de använts på rätt sätt så att så många som möjligt med elbilar kunnat ta del av infrastrukturen, dels om det krävs ytterligare ekonomiska satsningar på snabbladdstationer.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

9. Elvägar, punkt 5 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 23,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 4 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 18, bifaller delvis motion

2017/18:1248 av Lars Hjälmered (M) och avslår motion

2017/18:3048 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis välkomna att teknikerna för elvägar har utvecklats kraftigt de senaste åren och nu är så pass mogna att de kan demonstreras. År 2016 invigdes världens första elväg i Sverige på E16 mellan Sandviken och Kungsgården. En strömavtagare på lastbilens tak matar ned strömmen till lastbilens hybridmotor. I april 2018 invigdes även E-road Arlanda, en svensk innovation och den första i sitt slag i världen. Elvägen fungerar genom att energi överförs till fordonet från skenan i vägen via en rörlig arm. Armen känner av var skenan i vägen ligger och så länge fordonet befinner sig över skenan är kontakten i nedfällt läge. Elvägen kommer att trafikeras av en helt eldriven lastbil som är utvecklad inom projektet. Vi kan konstatera att lastbilar som körs med denna teknik i princip inte står för några utsläpp av växthusgaser samtidigt som bullret som vanligtvis uppstår från den här typen av transporter mer eller mindre helt elimineras. Lösningen som både är hållbar och kostnadseffektiv gör det möjligt att elektrifiera befintliga allmänna vägar.

Vi vill framhålla att genom den här typen av tekniska innovationer kan vi utveckla och värna alla transportslag och samtidigt nå ett mer hållbart samhälle. Vi vill även peka på att beräkningar som WSP har gjort visar att två tredjedelar av lastbilstransporterna i Sverige skulle kunna utföras på elvägar 2030. Det skulle minska energianvändningen med runt 10 terawattimmar per år.

Därför är det angeläget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att peka ut lämpliga stråk för en fortsatt utbyggnad av elvägar i den kommande nationella transportinfrastrukturplanen för 2018–2029. Utbyggnaden bör ske

efter samma samverkansmodell mellan region och näringsliv som använts för projektet i Gävleborg.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

10. Miljözoner, punkt 6 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 8 och
avslår motion
2017/18:2764 av Maria Plass m.fl. (M).

Ställningstagande

Vi i Liberalerna anser att kommuner ska ha rätt att införa miljözoner då det ger kommunerna ett verktyg för att kunna minska hälsofarliga luftföroreningar från transporter i våra tätorter. Jag vill framhålla att beslut om inrättande av miljözoner ska fattas lokalt av kommunerna utifrån lokala förhållanden och det är då rimligt att fossilfria fordon gynnas i förhållande till fossildrivna fordon. Jag anser att införandet bör ske stegvis under en rimlig övergångsperiod där avgifter kan vara ett första steg och sedan ytterligare åtgärder om luftkvaliteten kräver detta. Jag anser att inrättande av miljözoner kommer att vara ett viktigt verktyg för kommunerna för att förbättra luftkvaliteten, men vi i Liberalerna vill också ge kommunerna andra möjligheter för att kunna fatta viktiga lokala beslut som påverkar luftkvaliteten positivt, som avgift på dubbdäck, bilpooler och smart kortidshyra av fossilfria fordon genom attraktiv parkering. Jag vill även understryka att utformning av regler för miljözoner inte ska påverka klimatmålen negativt. Jag vill vidare framhålla att det är viktigt att konsumenter får korrekt information om bilarnas utsläpp. Konsumenten har i dag svårt att få information om vilka alternativa drivmedel en bil kan tankas med. Konsumenterna behöver långsiktiga spelregler. Jag vill därför förstärka rätten till åtgärder om informationen inte är korrekt.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

11. Miljözoner, punkt 6 – motiveringen (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Erik Ottoson (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av att luften vi andas i våra städer är ren. Vi moderater har därför föreslagit en rad åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i städer såsom att kommuner ska få möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordonets miljöklassning och skapa särskilda parkeringsytor för bilpooler. Vi har också föreslagit en utbyggd infrastruktur för elbilar i form av laddstolpar, införande av bonus–malus och krav på ökad inblandning av biodrivmedel. Våra förslag syftar till att förbättra luftkvaliteten, samtidigt som vi respekterar att människor i stora delar av landet helt saknar alternativ till bilen. För många är bilen avgörande för att vardagspusslet ska gå ihop.

Vi anser att ett införande av lokalt beslutade miljözoner på sikt kan vara ett verktyg för att säkerställa att luften vi andas i våra städer är ren. Men vi anser att regeringens aviserade möjlighet att förbjuda dieslbilar är ett aggressivt förslag som drabbar 1,3 miljoner bilägare. Vi vill understryka att med regeringens politik kommer många familjer få se sin största investering tappa stort i värde över en natt, utan en ärlig chans att ställa om.

Vi vill även peka på att Transportstyrelsen uppger att kostnaderna för enskilda och företag kan bli mycket stora, beroende på storleken på miljözonerna och i vilken takt bestämmelserna införs. Vi anser därför att regeringen bör avvakta med att ge kommunerna rätten att införa de nya miljözonerna och ge familjer och företag en rimlig möjlighet att ställa om. Vi anser att om det fattas politiska beslut som saknar respekt för hur beslut drabbar människors privatekonomi och livssituation kommer det att skada tilltron till både politiken och det långsiktiga miljöarbetet.

Vi vill sammanfattningsvis ge kommuner verktyg för att uppnå en bättre luftkvalitet, men vi är inte beredda att medverka till att göra många familjers största investering värdelös.

Vi finner dock inte anledning att ta något initiativ med anledning av här behandlade motionsförslag som därmed avstyrks.

12. Bilpooler, punkt 7 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 10,
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 19,
2017/18:3686 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 80,
2017/18:3730 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, KD, L) yrkande 6,
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 12,
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 36 och
2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 17.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att användningen av bilpooler är ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. Det är glädjande att konceptet växer och att allt fler upplever ett värde av att dela snarare än att äga en egen bil. Vi kan konstatera att en vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden och genom ökat delande kan därför våra resurser användas mer effektivt.

I dag saknas tyvärr en juridisk definition av begreppet bilpool. Konsekvensen av det är att kommuner inte kan använda sig av vissa styrmedel för att främja bilpoolsanvändandet, exempelvis skapa särskilda parkeringsytor för bilpoolsbilar. Vi vill i sammanhanget lyfta fram att Fossilfritt Sverige vid sitt besök i utskottet i mars 2018 framhöll vikten av en definition av bilpooler för att på så sätt kunna ge kommuner möjlighet att använda sig av olika styrmedel för att öka användandet av bilpooler. Utredningen Cirkulär ekonomi lämnade även i sitt betänkande Från värdekedja till värdecykel (SOU 2017:22) ett antal förslag gällande bilpooler.

Vi beklagar att det har tagit så lång tid för regeringen att se över frågan hur en definition av bilpool ska kunna genomföras. Vi anser därför att regeringen skyndsamt bör ta fram en juridisk definition av bilpool för att göra bilpooler mer lättillgängliga.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

13. Vissa parkeringsfrågor, punkt 8 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 3,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 35 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 16 och avslår motionerna

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 11 och

2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 2 och 3.

Ställningstagande

För att kunna främja framväxten av ett mer hållbart transportsystem är det viktigt att både stat och kommun har möjlighet att premiera de som gör ett aktivt val för att minska utsläppen av klimatgaser. Vi vill framhålla att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt sätt att påverka i vilken utsträckning ett mer miljövänligt fordon väljs när det är dags att köpa ett nytt. Vi vill i sammanhanget påminna om att det sedan 2011 är möjligt för kommuner att reservera laddplatser och/eller parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider. Vi anser att det även bör vara möjligt för kommuner att premiera bilar i bilpooler eller miljöbilar på ett liknande sätt. Vi vill därför ge kommuner rätt att kunna införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning i syfte att främja framväxten av fler miljövänliga fordon.

Vi vill även lyfta fram att en rad förslag från offentliga utredningar också innehåller uppmaningen att kommunerna ska ha möjlighet att sätta differentierade parkeringsavgifter för exempelvis bilpoolsbilar. Miljömålsberedningen föreslog i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) att trafikförordningen respektive lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats ändras, så att kommuner ges möjlighet att differentiera avgiften på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper. Detta var något som framfördes i betänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:229). Även Klimatkommunerna framförde vid sitt besök i utskottet i mars 2017 betydelsen för kommunerna av att kunna differentiera avgiften på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper.

Fossilfritt Sverige framförde vidare vid sitt besök i utskottet i mars 2018 att parkeringsavgifterna bör vara lägre för miljöfordon och bilpoolsfordon.

Vi beklagar att det har tagit så lång tid för regeringen att komma fram till konkreta förslag om hur olika miljöbilar kan främjas med hjälp av parkeringsbestämmelserna. Vi anser därför att regeringen skyndsamt bör se över parkeringslagstiftningen för att möjliggöra för kommunerna att sätta differentierade parkeringsavgifter för exempelvis bilar i bilpooler och övriga miljöbilar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

14. Vissa parkeringsfrågor, punkt 8 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 11 och
avslår motionerna

2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 2 och 3,

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M) yrkande 3,

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 35 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 16.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis påminna om att både Naturvårdsverket och utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) tidigare har föreslagit att kommuner ska ha möjlighet att upplåta allmän gatumark som parkeringsyta för bilpoolsbilar. Även i betänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:229) föreslår utredaren att kommunerna ska ha denna möjlighet. Vi i Vänsterpartiet stöder ett sådant förslag och anser dessutom att kommuner även bör ges rätt att reservera gatuparkeringsplatser för elfordon. Vi anser därför att regeringen bör återkomma med en lagändring och förordning som möjliggör detta.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

15. Övriga åtgärder för att främja fossiloberoende transporter, punkt 9 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 2, 3 och 7 samt avslår motionerna

2017/18:250 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),

2017/18:291 av Niclas Malmberg (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2106 av Stefan Nilsson (MP) och

2017/18:3236 av Cecilia Widegren (M).

Ställningstagande

Jag vill lyfta fram att ett flertal länder förbereder förbud mot nya bensin- och dieselbilar; exempelvis meddelade Kina i september 2017 att man inom en snar framtid avser att införa förbud mot nya diesel- och bensinbilar. Norge, Holland, Frankrike och Storbritannien har redan tidigare meddelat att de har planer på att förbjuda nya bilar med förbränningsmotorer. I Tyskland antog förbundsrådet 2016 en resolution om förbud mot nya bensin- och dieseldrivna bilar från 2030, och i Norge ska ett förbud träda i kraft redan 2025. Vi i Vänsterpartiet anser att det är hög tid att Sverige agerar för att ett motsvarande förbud införs i Sverige och helst inom hela EU. Jag vill understryka att om Sverige ska nå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och på sikt nollutsläpp måste bensin- och dieselbilar fasas ut och signalerna till bilproducenterna vara tydliga. Jag anser att ett införande av slutår för fossilbilar i kombination med bonus–malus kommer att skapa goda förutsättningar för en stor andel elbilar och en växande andrahandsmarknad för dessa. Jag vill också påminna om att klimatminister Isabella Lövin i oktober 2010, med anledning av Tysklands resolution, i medierna gav stöd för ett förbud på EU-nivå och menade att det skulle vara en väldigt bra och stark signal till biltillverkarna att ställa om till en fossilfri fordonsflotta. Jag kan tyvärr konstatera att den svenska regeringen hittills inte har agerat för en sådan inriktning vare sig nationellt eller inom EU.

Jag vill vidare påminna om att det i dag är möjligt att konvertera bilar som drivs med fossila bränslen till biodrivmedel. Jag anser därför att betydande klimatvinster kan uppnås genom att införa styrmedel som stimulerar och underlättar bilbränslekonvertering av bilar som drivs med fossila drivmedel

till förnybar drift som t.ex. biogas eller till el- och elhybriddrift. 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 med förnybara drivmedel. Jag anser därför att regeringen bör utreda vilka åtgärder som kan förenkla och stimulera konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel eller till el och elhybridteknik.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

16. Vissa frågor om sjöfartens klimatpåverkan, punkt 10 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Erik Ottoson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 34 och avslår motionerna

2017/18:39 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 2 och

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 2–4.

Ställningstagande

Sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag där vi har en outnyttjad kapacitet. Men vi vill framhålla att precis som för övriga transportslag behövs det fler åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Det är dock centralt att dessa åtgärder inte blir en extra pålaga för svensk sjöfartsnäring och därmed försämrar dess konkurrenskraft.

Sverige behöver en infrastruktur som stödjer en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av LNG och metanol samt elanslutning i land. Som en del av sitt samordningsansvar har Energimyndigheten tagit fram rapporten Sjöfartens omställning till fossilfrihet (ER 2017:10). I rapporten anges bl.a. att det bör göras en djupare behovsanalys av ytterligare styrmedel och åtgärder som kan främja sjöfartens användning av förnybara drivmedel, inklusive frågan om tillgänglighet till infrastruktur för förnybara drivmedel.

Därför anser vi att det behövs en översyn av möjligheterna att tillgodose tillgången till miljövänligt bränsle i de svenska hamnarna.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

17. Vissa frågor om sjöfartens klimatpåverkan, punkt 10 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 2–4 och avslår motionerna

2017/18:39 av Penilla Gunther (KD) delyrkande 2 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 34.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att regeringen har uttalat att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att uppnå en sådan målsättning måste tydliga mål sättas upp och åtgärder vidtas även för sjöfarten – som i dag är i stort sett helt beroende av oljebaserade drivmedel. Jag anser dock att det är positivt att alternativa drivmedel i ökad utsträckning börjar utvecklas i form av LNG (flytande naturgas), bränsleceller och i viss mån eldrift och att fler rederier i Sverige planerar att gå över till mer miljövänliga drivmedel. Jag anser att på längre sikt bör LBG (flytande biogas) och andra hållbara alternativ som vätgas och eldrift ersätta de fossila drivmedlen.

Jag anser vidare att regeringen bör ta fram förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen icke-fossila drivmedel inom sjöfarten. Jag vill i sammanhanget lyfta fram att i Norge utvecklar näring och offentlig sektor genom ett långsiktigt program nya lösningar för en hållbar sjöfart. Målet är världens mest miljövänliga sjöinfrastruktur inom 15–20 år och en av världens mest miljövänliga och effektiva kustsjöfartsnäringar. Programmet omfattar såväl näring som departement och myndigheter. Pilotprojekt pågår som omfattar både batteri- och gasdrift inom sjöfarten. Jag vill framhålla att för att Sverige ska kunna utveckla en grönare sjöfart finns starka skäl att lära av Norges målmedvetna inriktning.

Jag kan konstatera att så länge oljepriset är förhållandevis lågt utgör det ett hinder för en genomgripande övergång till alternativa bränslen och grön teknik i fartygen. Jag vill påminna om att Energimyndigheten i april 2017 presenterade en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor. I den strategiska planen konstaterar man att det saknas stimulans för investeringar i teknik som minskar fartygens utsläpp av växthusgaser. Det skulle t.ex. kunna åtgärdas genom att skapa en koldioxidfond för bidrag till investeringar, som helt eller delvis finansieras av sjöfartsnäringen själv. I den strategiska planen föreslås därför att investeringsstöd för ny teknik i fartyg

utreds. Vi i Vänsterpartiet stöder en sådan inriktning och anser att detta omgående bör utredas.

I den strategiska planen konstateras vidare att drivmedel som används till sjöfart inte beskattas. I rapporten anges att nationell beskattning vore möjlig men att det kan leda till snedvridning i konkurrensförutsättningarna. Jag anser därför att Sverige bör verka för att ekonomiska styrmedel införs internationellt. I rapporten framförs att i syfte att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart behöver det utredas vilka ytterligare styrmedel som kan införas. Vi i Vänsterpartiet stöder ett sådant initiativ och anser att även detta omgående bör utredas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

18. Internationellt samarbete inom sjöfarten, punkt 11 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3730 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, KD, L) yrkande 9 och

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7.2 och 9.2 samt bifaller delvis motion

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 21.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att sjöfarten har särskilda utmaningar i omställningen till ett samhälle med minskad klimatpåverkan då det är en internationell näring med utsläpp som transporteras långa sträckor. Utsläppsminskningar och en omställning till hållbara tekniker och drivmedel behöver ske inom alla sektorer varför det är angeläget att ytterligare internationella överenskommelser kommer på plats för att säkerställa utsläppsminskningar även inom sjöfartsnäringsen. Enligt vår uppfattning kan ett aktivt internationellt samarbete också stärka sjöfartens fördelar. Mot den bakgrunden välkomnar vi att International Maritime Organisation (IMO) i april 2018 kom överens om en initial strategi om att de årliga utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten ska kulminera så snart som möjligt och därefter

minska med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt.

Men för att nå våra klimatmål krävs det ytterligare internationellt samarbete och vi anser att Sverige måste verka pådrivande internationellt, exempelvis inom IMO, för att få till stånd ett globalt prissättningssystem för klimatutsläpp från sjöfart.

Vi vill även framhålla att åtgärder för internationella lösningar kan inkludera bättre tillgänglighet för alternativa drivmedel inom sjöfarten. Vi anser därför att förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom sjöfarten bör utredas.

I sammanhanget vill vi även peka på den rapport som tagits fram inom ramen för Energimyndighetens samverkansuppdrag, Sjöfartens omställning till fossilfrihet (ER 2017:10). Av rapporten framgår att Sverige bör fortsätta att vara pådrivande inom IMO och EU i frågor som rör energieffektivisering och förnybara drivmedel samt aktivt verka för att det införs en internationell målsättning om att minska sjöfartens klimatpåverkan och ytterligare internationella klimatåtgärder och styrmedel.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

Särskilda yttranden

1. Elektrifiering av transportsektorn, punkt 3 (L)

Nina Lundström (L) anför:

Utsläppen från transporter måste sänkas radikalt för att målet om en fossiloberoende fordonsflotta ska nås 2030. En ökad elektrifiering av fordonsflottan är central för att minska utsläppen. För detta krävs, enligt min mening, mer satsning på forskning och utveckling, långsiktiga investeringar och utbyggnad av laddinfrastruktur. Vi liberaler vill också uppmuntra fler till att köpa en miljöbil. Det anser jag bör ske utifrån principen om att förorenaren betalar och en omvänd miljöbilsbonus som innebär att bilar som inte är miljöbilar får en förhöjd fordonsskatt under de första fem åren.

2. Bilpooler, punkt 7 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Användningen av bilpooler är ett viktigt steg för att minska utsläppen och jag anser att det finns stor potential att öka antalet bilpoolsmedlemmar i Sverige. Det är även glädjande att regeringen uttalat att det är angeläget att underlätta för bilpooler. Det är enligt min mening viktigt att lagstadgade kriterier för vad som är allmänt tillgängliga bilpoolsfordon utformas. I avvaktan på ytterligare analys avstår jag dock i dagsläget från att yrka bifall till ett skarpt förslag om ett tillkännagivande om detta.

3. Vissa frågor om sjöfartens klimatpåverkan, punkt 10 (L)

Nina Lundström (L) anför:

Det är ur klimatsynpunkt bra att det sker en omlastning av gods från exempelvis väg till sjöfart och Sverige är bl.a. därför beroende av en väl fungerande sjöfart. Våra vattenvägar är således viktiga för att öka andelen hållbara transporter. Men jag vill framhålla att de miljövänliga transportsätten måste vara attraktiva och konkurrenskraftiga för näringslivet, annars kommer mer lönsamma vägtransporter förbli det självklara valet. Sjöfarten behöver bättre förutsättningar i form av färre avgifter, nya slussar och utökad muddring vid hamnarna. Vi liberaler anser vidare att ett system med exempelvis differentierade farledsavgifter bör införas för att premiera miljövänlig sjöfart.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

2017/18:39 av Penilla Gunther (KD):

Del 2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler möjligheter till miljödifferenterade avgifter vid ankomst till hamn eller flygplats bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser ankomst till hamn.

2017/18:250 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka behovet av en långsiktig strategi för miljöklassificeringen av bilar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:291 av Niclas Malmberg (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU bör verka för att tillåta förbud mot nyförsäljning av fossilbränsle drivna bilar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till förbud mot nyförsäljning av fossilbränsle drivna bilar från och med 2025, under förutsättning att EU-reglerna framöver kommer att tillåta sådan lagstiftning, och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:473 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra E20, huvudvägen mellan Sveriges största och näst största stad, till projektväg för laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:636 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera tidigare satsningar på laddstationsinfrastruktur för elbilar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell

- målsättning för att öka andelen icke-fossila drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda hur investeringsstöd för ny teknik i fartyg som minskar utsläppen av växthusgaser kan utformas och tillkännager detta för regeringen.
 4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda möjliga styrmedel för att främja användningen av förnybara drivmedel inom nationell sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1248 av Lars Hjälmered (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en strategi för elvägar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1332 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta främjande för elbilar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1659 av Stefan Nilsson (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska sättas ett mål på 30 tankstationer för vätgas 2020 och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2106 av Stefan Nilsson (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nytillverkade fossildrivna bilar inte ska få säljas i Sverige fr.o.m. år 2030, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:2156 av Kristina Nilsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta utveckla arbetet med miljövänliga transporter och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V):

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 Sverige ska inom EU verka för ett slutår för försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa ett nationellt slutår för försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge lämpliga myndigheter i uppdrag att utarbeta förslag på en strategi för att öka elektrifieringen inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder och styrmedel som gynnar elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan i tillverkningskedet och tillkännager detta för regeringen.
7. 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 eller till el och elhybridteknik och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att tillse att lagstadgade kriterier utformas för vad som avses med allmänt tillgängliga bilpoolsfordon och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en lagändring och förordning som tillåter kommuner att upplåta och reservera parkeringar för bilpoolsfordon och elfordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:2747 av Karin Svensson Smith (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra Sverige till en permanent världsutställning för ett fossilfritt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2764 av Maria Plass m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om restriktivitet vid inrättande av nya miljözoner och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fossiloberoende fordonsflotta inklusive vikten av en utbyggd laddinfrastruktur och att subventioner till fossila bränslen successivt tas bort, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om miljöbilar och miljözoner och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3048 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid utbyggnaden av E20 utreda möjligheten att den blir Sveriges första elmotorväg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att fortsätta underlätta samarbetet mellan Trafikverket och våra lastbilstillverkare så att det kan skapas fler jobb i Skaraborg och i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3236 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa gröna registreringsskyltar för miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en statlig satsning på infrastruktur för elbilar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar tills vidare ska få tillgång till bussfiler och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar ska få kostnadsfri parkering i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram projekt för att förbättra möjligheten att använda elfordon och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för privatpersoner att uppföra laddstolpar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturen för elfordon på landsbygden bör bli prioriterad och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över lagstiftningen för att göra det möjligt för kommuner att införa exempelvis differentierade parkeringsavgifter som gynnar miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör vara pådrivande för att IMO skyndsamt vidtar åtgärder för att begränsa den internationella sjöfartens klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:3454 av Runar Filper (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L):

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fordon och bilpooler och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn ska minska genom ökad användning och produktion av biodrivmedel, utökad elektrifiering och mer effektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utforma en nationell plan för elektrifiering i transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ges i uppdrag att i samarbete med näringsliv och berörda regioner identifiera områden för demonstrationsförsök med elvägar och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att styrmedel bör utformas för att främja effektiva mobilitetslösningar såsom bilpooler och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3730 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, KD, L):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör presentera en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen internationellt, exempelvis inom IMO, bör vara pådrivande för ett globalt prissättningssystem för klimatutsläpp från sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3741 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bensinstationer förutom andra miljövänliga drivmedel även ska kunna erbjuda laddning av elbilar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:3748 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet för att nå målet en fossilfri fordonsflotta 2030 och klimatneutralt Sverige 2050 och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör driva frågan om en gemensam laddstandard för elbilar inom EU och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för starkare incitament för en omställning av alla transporter, vilket behövs för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030, och tillkännager detta för regeringen.
- 7.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att skapa internationella lösningar där flyget och sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfart.

- 9.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sjöfart.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för elvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort undantaget för el i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att kunna tillgodose miljövänligt bränsle i hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge kommuner rätt att kunna införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja framväxten av delningsekonomin inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringens arbete med att nå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 ska grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen för att göra det möjligt för kommuner att införa differentierade parkeringsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool, med utgångspunkt i SOU 2017:22 Från värdekedja till värdecykel, för att kommuner ska kunna reservera gatumark för bilpooler, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den kommande nationella transportinfrastrukturplanen för 2018–2029 ska peka ut lämpliga stråk för en fortsatt utbyggnad av elvägar, i samverkan med regioner och näringsliv, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.