



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

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet gav den 17 mars 2016 trafikutskottet tillfälle att yttra sig över regeringens skrivelse 2015/16:87 Kontrollstation för de klimat- och energipolitiska målen till 2020 samt klimatanpassning och de följdmotioner som inkommit till följd av skrivelsen.

Trafikutskottet har beslutat att yttra sig över skrivelsen och över följdmotion 2015/16:3322 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) i de delar dessa berör utskottets beredningsområde.

Utskottet framhåller att det krävs långsiktiga, förutsägbara och effektiva styrmedel för en ökad andel förnybara drivmedel med hög klimatprestanda och eldrift samt effektivare transporter. Vidare pekar utskottet på vikten av att fortsatt främja teknikutveckling, långsiktiga och goda förutsättningar för de förnybara drivmedlen och att särskilt främja drivmedel med stor klimatnytta inom detta område för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem. Utskottet anser därmed att det finns anledning att tillstyrka motionen.

I yttrandet finns en avvikande mening (S, MP, V).

Utskottets överväganden

Skrivelsen

I regeringens skrivelse redovisas en kontrollstation för uppföljning av de klimat- och energipolitiska målen till 2020. Regeringen framhåller att Sverige ska vara ett föregångsland och visa globalt ledarskap genom en ambitiös klimatpolitik. I skrivelsen konstateras att ett flertal mål har antagits inom EU och globalt som sätter ramar för Sveriges klimatpolitik. Dessutom har riksdagen antagit miljökvalitetsmål om begränsad klimatpåverkan samt energipolitiska mål.

Av skrivelsen framgår bl.a. att utsläppen från inrikes transporter uppgick till 17,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2014. Regeringen pekar på 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 handel med utsläppsrätter (EU ETS) medan transportsektorn i övrigt inte gör det. Vidare framgår att utsläppen från inrikes transporter ökade från 1990 till 2005, då utsläppen stabiliserades, och att de sedan 2008 har börjat sjunka. I skrivelsen anges att trendbrottet bl.a. förklaras av att fordonsflottan energieffektiviseras i högre takt och av ökad inblandning av biobränslen i drivmedel. Regeringen menar att den ökade energieffektiviseringen 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.

Regeringen framhåller att prognosen är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter kommer att fortsätta att minska till 2020 då de beräknas att 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. I skrivelsen pekar regeringen på att även inrikesflygets utsläpp förväntas minska tack vare energieffektivisering, medan övriga trafikslag visar små förändringar.

Av skrivelsen framgår vidare att de totala utsläppen från utrikes transporter, som beräknas utifrån sålda mängder bränsle till utrikes luft- och sjötransporter från svenska flygplatser och hamnar, ökade kraftigt mellan 1990 och 2007. Regeringen pekar dock på att de sedan dess har sjunkit till följd av minskad bunkring i Sverige för utrikes sjöfart. I skrivelsen anges att de totala utsläppen från utrikes transporter som bokförs i Sverige bedöms förbli relativt oförändrade till 2020 men att detta i hög grad är beroende av i vilket land fartyg bunkrar.

Regeringen pekar vidare på att för inrikes transporter är energi- och koldioxidskatterna på drivmedel ett grundläggande styrmedel som bidrar till att dämpa trafikarbetet och bränsleanvändningen, vilket även kompletteras med riktade styrmedel.

I skrivelsen framhåller regeringen att transportsektorns klimatpåverkan behöver fortsätta att minska. Regeringen menar att en tillräcklig förändring bara kan åstadkommas genom ett mer transportsnålt samhälle i kombination med mer resurseffektiva fordon och en övergång till förnybara energislag. I skrivelsen pekar regeringen bl.a. på satsningar på elektrifiering av transportsektorn, på att regeringen avser att i dialog med berörda aktörer ta fram en nationell cykelstrategi och på satsningar på en fungerande järnväg. Regeringen framhåller även att den har tillsatt flera utredningar som kan resultera i nya åtgärder för minskade utsläpp såsom en avståndsberäknad vägslitageskatt för tunga lastbilar, en skatt på flygresor och Bonus-malus-utredningen.

I skrivelsen redovisar regeringen även arbetet med klimatanpassning. Regeringen framhåller att åtgärder för att anpassa samhället till ett förändrat klimat behöver vidtas såväl i närtid som på lång sikt och inom många verksamhetsområden.

Motionen

Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) konstaterar i motion 2015/16:3322 att den största utmaningen för Sverige när det gäller att bryta beroendet av fossila bränslen är transportsektorn. Motionärerna framför att under Alliansens tid i regeringsställning genomfördes en lång rad insatser som vi redan kan se resultaten av. Motionärerna pekar bl.a. på att vägtransporternas utsläpp minskar, nya bilars utsläpp har minskat betydligt och andelen förnybara drivmedel har ökat kraftigt. Motionärerna framhåller dock att det måste till fler insatser, bl.a. att fortsatt främja teknikutveckling, långsiktiga och goda förutsättningar för de förnybara drivmedlen och att särskilt främja drivmedel med stor klimatnytta. Vidare pekar motionärerna på att underlag från bl.a. myndigheter tyder på att regeringens åtgärder inom transportområdet har ingen eller högst begränsad effekt på utsläppen av växthusgaser.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet vill framhålla att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Utskottet anordnade därför i december 2015 ett öppet seminarium om hur en fossiloberoende transportsektor kan uppnås. På seminariet deltog bl.a. 2030-sekretariatet, Trafikverket, Energimyndigheten, Svenskt Flyg, Föreningen Svensk Sjöfart, Finska Transportministeriet, Skogsindustrierna, Klimatneutrala godstransporter på väg (Kneg) och arbetsgruppen Directive on

Alternative Fuels. En sammanställning från seminariet återfinns i trafikutskottets betänkande 2015/16:TU9 En fossiloberoende transportsektor.

Alliansregeringen vidtog ett antal åtgärder, inom flera områden, för att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och för att främja en fossiloberoende fordonsflotta, och man kan redan se resultaten av dessa. Vägtransporternas utsläpp minskar, nya bilars utsläpp har minskat rejält och andelen förnybara drivmedel har ökat kraftigt. Utskottet vill också påminna om att kontrollstationen behandlar perioden sedan förra kontrollstationen 2008, dvs. under de år då Alliansens politik och budgetar gällt. Kontrollstationen ger således tydligt besked om att den politik Alliansen fört också gett resultat. Men utskottet anser samtidigt att fler insatser måste till.

Utskottet anser att det krävs långsiktiga, förutsägbara och effektiva styrmedel för en ökad andel förnybara drivmedel med hög klimatprestanda och eldrift samt effektivare transporter. Ett system som premierar klimatsmarta bilar i förhållande till fordon med större utsläpp är ett styrmedel i rätt riktning. Att fortsatt främja teknikutveckling, långsiktiga och goda förutsättningar för de förnybara drivmedlen och att särskilt främja drivmedel med stor klimatnytta inom detta område är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem.

Utskottet vill peka på att de senaste årens ökande introduktion av förnybar energi i transportsektorn har möjliggjorts genom att Sverige haft teknikneutrala och effektiva styrmedel som premierat förnybara och hållbara biodrivmedel, medan fossila drivmedel belastats med energi- och koldioxidskatt. Det övergripande målet med användning av biodrivmedel är att minska transportsektorns negativa inverkan på miljön och minska utsläppen av koldioxid. Utskottet vill därför framhålla att det är avgörande att styrmedel premierar klimatnytta.

Utskottet vill vidare understryka att Sverige ligger i framkant när det gäller utvecklingen av elvägar. Det är dock angeläget att Sverige fortsätter att satsa på att utveckla elvägar.

Utskottet anser att skrivelsen innehåller en otydlig ambition om att en större del av utsläppsminskningarna av växthusgaser ska åstadkommas med nationella åtgärder. I det sammanhanget kan utskottet konstatera att det mot bakgrund av underlag framtaget av myndigheter förefaller som om regeringens åtgärder i form av skatthöjningar inom transportområdet har ingen eller högst begränsad effekt på utsläppen av växthusgaser.

Utskottet vill även påminna om det tillkännagivande som riksdagen riktade till regeringen i mars 2016 om att regeringen bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten. Utskottet framhöll bl.a. betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringarna. Vidare underströk utskottet att straffskatter i form av den flygskatt som regeringen aviserat inte är rätt väg att gå för att minska luftfartens klimatpåverkan. Utskottet vill även peka på att vid Icao:s generalförsamling hösten 2016 är avsikten att Icao ska fatta beslut om ett

globalt marknadsbaserat styrmedel (GMBM) som reglerar det internationella flygets klimatpåverkan.

Mot denna bakgrund anser utskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2015/16:3322 (C, M, L, KD).

Stockholm den 17 maj 2016

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), Tony Wiklander (SD), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Christina Örnebjär (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Erik Öttoson (M) och Rikard Larsson (S).

Avvikande mening

Kontrollstation för de klimat- och energipolitiska målen till 2020 samt klimatanpassning (S, MP, V)

Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V) och Rikard Larsson (S) anför:

Trafikutskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Utskottet anordnade därför i december 2015 ett öppet seminarium om hur en fossiloberoende transportsektor kan uppnås. På seminariet deltog bl.a. 2030-sekretariatet, Trafikverket, Energimyndigheten, Svenskt Flyg, Föreningen Svensk Sjöfart, Finska Transportministeriet, Skogsindustrierna, Klimatneutrala Godstransporter på Väg och Directive on Alternative Fuels. En sammanställning från seminariet återfinns i trafikutskottets betänkande 2015/16:TU9 En fossiloberoende transportsektor.

I skrivelsen framhåller regeringen att transportsektorns klimatpåverkan behöver fortsätta att minska. Vi delar den uppfattningen. Att bryta transportsektorns beroende av fossila bränslen kräver enligt oss att flera saker görs; bl.a. måste teknikutveckling främjas, tillgången på förnybara bränslen måste säkerställas, energieffektiviteten behöver förbättras och en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart måste ske.

Vi delar vidare regeringens bild av att en tillräcklig förändring bara kan åstadkommas genom ett mer transportsnålt samhälle i kombination med mer resurseffektiva fordon och övergång till förnybara energislag. Vi anser därför att det är mycket positivt att regeringen tillsatt flera utredningar som kan resultera i nya åtgärder för minskade utsläpp såsom en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar, en skatt på flygresor och Bonus–malus-utredningen. Vi håller med regeringen om att energi- och koldioxidskatterna på drivmedel är ett grundläggande styrmedel för inrikes transporter som bidrar till att dämpa trafikarbetet och bränsleanvändningen. Vi är därför positiva till att styrning för energieffektivitet kompletteras med riktade styrmedel för att öka andelen förnybara drivmedel, främst nedsättningar av drivmedelsskatterna för sådana drivmedel och krav på att tankstationer saluför minst ett förnybart bränsle.

Det är med tillfredsställelse som vi tagit del av att det energipolitiska målet att andelen förnybar energi i transportsektorn ska vara minst 10 procent 2020 kommer att uppnås med befintliga styrmedel och åtgärder. Vi välkomnar i sammanhanget regeringens uttalanden om att den avser att intensifiera insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta. Vi är även mycket positiva till regeringens arbete med att få regler på plats som ger långsiktigt hållbara och stabila villkor för alla typer av biodrivmedel. Vi välkomnar även de satsningar

regeringen har gjort för att främja ny teknik, exempelvis elbilar. Som exempel vill vi lyfta fram att en ny premie för att stötta marknadsintroduktionen av eldrivna bussar införs från 2016.

Vi anser vidare att vi bör prova möjligheten med ett kvotpliktsystem för att ge alla inblandade aktörer de långsiktiga och stabila förutsättningar som behövs för att successivt ersätta fossila drivmedel med förnybar energi, för att nå målet om en fossilfri fordonsflotta 2030.

Vidare vill vi påminna om regeringens ambitiösa satsning på järnvägsunderhåll. En fungerande järnväg bidrar till den önskade överflytten av transporter från väg till järnväg. Vi har även vid flera tillfällen framhållit betydelsen av en väl fungerande kollektivtrafik och välkomnar därför regeringens uttalanden om att en förbättrad kollektivtrafik kan bidra till minskade persontransporter med bil, vilket innebär minskade växthusgasutsläpp. Vi har också tidigare välkomnat det arbete med en cykelstrategi som pågår inom Regeringskansliet. Som ett led i detta föreslår regeringen en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder. Detta är mycket positivt, menar vi.

Sammanfattningsvis är vi mycket positiva till regeringens höga ambition om att minska transportsektorns klimatpåverkan. Mot denna bakgrund och med hänvisning till pågående arbete finner inte vi att det är nödvändigt med något initiativ med anledning av den aktuella motionen. Miljö- och jordbruksutskottet bör därför avstyrka motion 2015/16:3322 (C, M, L, KD).