



Fossiloberoende transporter

Sammanfattning

Utskottet föreslår med anledning av motionsförslag om att minska luftfartens klimatpåverkan att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår övriga motionsyrkanden som rör bl.a. mål om en fossiloberoende fordonsflotta, elbilar och laddinfrastruktur, främjande av förnybara drivmedel samt bilpooler. Motionsyrkandena avstyrks med hänvisning i huvudsak till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 19 reservationer (S, M, SD, MP, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Sex yrkanden i följdmotioner som väckts med anledning av proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Ett yrkande i en följdmotion som väckts med anledning av proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor.

Ett yrkande i en motion från allmänna motionstiden 2015/16.

Ett sextiototal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2016/17.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Bakgrund	6
Utskottets överväganden	10
Mål om en fossiloberoende fordonsflotta	10
Luftfart	14
Sjöfart	16
Elbilar och laddinfrastruktur	18
Elvägar	21
Reduktionsplikt och efterkonvertering	23
Tillhandahållande av förnybara drivmedel	25
Bilpooler och vissa parkeringsfrågor	28
Miljözoner	31
Övriga styrmedel	32
Reservationer	36
1. Mål om en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (M, C, L, KD)	36
2. Mål om en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (V)	37
3. Luftfart, punkt 2 (S, MP, V)	39
4. Sjöfart, punkt 3 (M)	40
5. Sjöfart, punkt 3 (C)	41
6. Elbilar och laddinfrastruktur, punkt 4 (C)	42
7. Elbilar och laddinfrastruktur, punkt 4 (KD)	43
8. Elvägar, punkt 5 (M, C, L, KD)	44
9. Reduktionsplikt och efterkonvertering, punkt 6 (C)	45
10. Reduktionsplikt och efterkonvertering, punkt 6 (V)	46
11. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 7 (SD)	46
12. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 7 (C)	47
13. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 7 (KD)	48
14. Bilpooler och vissa parkeringsfrågor, punkt 8 (M, C, L, KD)	49
15. Miljözoner, punkt 9 (C)	50
16. Miljözoner, punkt 9 – motiveringen (M)	51
17. Övriga styrmedel, punkt 10 (C)	52
18. Övriga styrmedel, punkt 10 (V)	53
19. Övriga styrmedel, punkt 10 (L)	54
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	56
Motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21	56
Motion väckt med anledning av proposition 2016/17:112	56
Motion från allmänna motionstiden 2015/16	57
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17	57

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål om en fossiloberoende fordonsflotta

Riksdagen avslår motionerna

- 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 26, 27 och 53,
 2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,
 2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1,
 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 6,
 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 33,
 2016/17:2958 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,
 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,
 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2,
 2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 16 och
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 10.

Reservation 1 (M, C, L, KD)

Reservation 2 (V)

2. Luftfart

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

- 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 31.2,
 2016/17:1235 av Lotta Olsson (M),
 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 35,
 2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 14.1 och
 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 38 och
 avslår motion
 2016/17:1131 av Mathias Tegnér (S).

Reservation 3 (S, MP, V)

3. Sjöfart

Riksdagen avslår motionerna

- 2016/17:824 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 40,
 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 34 och
 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4.

Reservation 4 (M)

Reservation 5 (C)

4. Elbilar och laddinfrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:694 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 2, 5 och 6,
 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 36,
 2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 7,
 2016/17:2938 av Cecilia Widegren (M),
 2016/17:3054 av Solveig Zander (C),
 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6,
 2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 18,
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 19 och
 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 16.

Reservation 6 (C)

Reservation 7 (KD)

5. Elvägar

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:222 av Sten Bergheden (M) yrkande 2,
 2016/17:1831 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,
 2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 8,
 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 4,
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 18,
 2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17 och
 2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 6.

Reservation 8 (M, C, L, KD)

6. Reduktionsplikt och efterkonvertering

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 4,
 2016/17:2958 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3 och
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 11.

Reservation 9 (C)

Reservation 10 (V)

7. Tillhandahållande av förnybara drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 52,
 2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5,
 2016/17:2845 av Runar Filper (SD) och
 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6.

Reservation 11 (SD)

Reservation 12 (C)

Reservation 13 (KD)

8. Bilpooler och vissa parkeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:694 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3,
 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 46,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 7,
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 36 och 37,
2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 8,
2016/17:3052 av Solveig Zander och Ola Johansson (båda C) yrkande
1,
2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 7,
2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkandena 2 och 3
samt
2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 3.

Reservation 14 (M, C, L, KD)

9. Miljözoner

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 43 och

2016/17:1171 av Johan Hedin (C) yrkande 2.

Reservation 15 (C)

Reservation 16 (M) – motiveringen

10. Övriga styrmedel

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 29, 40 och 41,

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 6, 7 och 10,

2016/17:2274 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar
Johnsson (båda M) och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 6.

Reservation 17 (C)

Reservation 18 (V)

Reservation 19 (L)

Stockholm den 6 april 2017

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), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Johan Andersson (S), Birger Lahti (V) och Magnus Oscarsson (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlar utskottet 6 motionsyrkanden från följdmotioner till regeringens infrastrukturproposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling, 1 yrkande från 1 följdmotion till regeringens proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor, 1 motionsyrkande från den allmänna motionstiden 2015 och 62 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2016 om bl.a. mål om en fossiloberoende transportsektor, främjande av elbilar och förnybara drivmedel.

Utskottet behandlade frågor om trafikens infrastruktur och vissa frågor om globala lösningar för bl.a. luftfarten i betänkande 2016/17:TU4 Infrastruktur för framtiden.

I samband med beredningen av ärendet informerade företrädare för Trafikverket utskottet i Borlänge den 13 mars 2017 om verkets arbete med att nå mål om en fossiloberoende transportsektor. Vidare lämnade företrädare för Gröna Bilister information vid utskottssammanträdet den 16 mars 2017 och föreningen Klimatkommunerna vid utskottssammanträdet den 21 mars 2017.

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 av utsläppen, medan utsläppen från inrikes sjöfart, inrikes luftfart och järnväg är förhållandevis små. 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. Mellan 1990 och 2015 minskade utsläppen från inrikes transporter som helhet med ca 9 procent. Av preliminära uppgifter från Transportstyrelsen och Trafikverket framgår att transportsektorns utsläpp minskade med drygt 5 procent under 2016 och nu är ca 10 procent lägre än 1990. Utsläppsprognosen för sjö- och luftfart visar inte på några minskningar. År 2015 var utsläppen från inrikes transporter 18,1 miljoner ton koldioxidequivaler.

Mål om en fossiloberoende transportsektor

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås. För att uppfylla målen preciseras

hänsynsmålet bl.a. på följande sätt. ”Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet 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.

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:s utsläppshandelssystem (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 regler för hur sektorn för markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) ska inkluderas i ramverket ska fastställas.

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 minus 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 utsläppsnårlighet. Inom ramen för strategin kommer bl.a. ett flertal lagförslag, inklusive översyn av direktivet om rena fordon och förordningarna om utsläppsnormer för personbilar och lätta lastbilar, att presenteras under 2017. 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.

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.

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 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 börjat sjunka. Trendbrottet förklaras bl.a. av att fordonsflottan energieffektiviseras i högre takt och av ökad inblandning av biobränslen i drivmedel. 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 tidigare stadiga ökning.

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 år 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990.
- Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får, men måste inte, ske genom s.k. kompletterande åtgärder, t.ex. ökat upptag i mark och skog eller åtgärder i andra länder.
- Senast år 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 år 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). Av propositionen framgår att det klimatpolitiska arbetet bör utgå från ett långsiktigt, tidssatt utsläppsmål som riksdagen fastställer. Regeringen anser att målet ska vara att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp (nå nettonollutsläpp) av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen 1990. För att nå nettonollutsläpp får kompletterande åtgärder tillgodoräknas. De utsläpp i Sverige som kommer att omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning, den s.k. ESR-sektorn, bör senast år 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen år 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 ske 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. Delar av det klimatpolitiska ramverket lagregleras genom att det införs en ny klimatlag. Regeringens proposition kommer att behandlas av riksdagen under våren 2017.

Trafikutskottets beredningsområde

Åtgärder för att främja en fossiloberoende transportsektor och fortsatt övergång till förnybara bränslen berör flera olika politikområden och utskott. Inom trafikutskottets beredningsområde faller främst olika åtgärder i trafikens infrastruktur inklusive tillgång till alternativa drivmedel samt vissa fordonsfrågor.

Utskottets överväganden

Mål om en fossiloberoende fordonsflotta

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om mål om en fossiloberoende fordonsflotta. Utskottet konstaterar att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom transportpolitiken och ser därför med tillfredsställelse på att frågan har hög prioritet inom regeringen.

Jämför reservation 1 (M, C, L, KD) och 2 (V).

Motionerna

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 26 begär motionärerna att Sverige höjer ambitionerna till 30 procent förnybar energi i transportsektorn 2020. I yrkande 27 framhåller motionärerna att det behövs starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Motionärerna pekar bl.a. på att en fossiloberoende fordonsflotta är ett ambitiöst mål som också innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara och energi- och resurseffektiva. Motionärerna önskar i yrkande 53 att EU antar ett långsiktigt mål för att nå en fossiloberoende fordonsflotta.

Jan Björklund m.fl. (L) framhåller i partimotion 2016/17:1070 yrkande 12 att miljöpåverkan från transportsektorn måste minska. I motionen anges att Liberalerna vill ha en ekonomisk styrning som sker på ett kostnadseffektivt och långsiktigt sätt. Motionärerna pekar bl.a. på att det behövs en bättre infrastruktur för att främja en fossilfri fordonsflotta.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) önskar i partimotion 2016/17:1986 yrkande 1 att ett etappmål inom miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö antas med målsättningen att minska biltrafiken och öka tillgängligheten till kollektivtrafik, cykel och gång.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) anser i kommittémotion 2016/17:2530 yrkande 6 att regeringen bör prioritera arbetet för att nå en fossiloberoende fordonsflotta. Motionärerna framhåller att det har stor betydelse för att Sverige ska vara klimatneutralt till 2045. I motionen påminns om att ett gott näringslivsklimat, forskning och effektiva styrmedel öppnar nya möjligheter inom områden som drivmedel, infrastruktur och elektrifiering, vilket stärker Sveriges konkurrenskraft och öppnar för nya exportmöjligheter.

Även i kommittémotion 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 33 framförs att regeringen bör prioritera arbetet med att nå en

fossiloberoende fordonsflotta. Motionärerna framhåller att det har stor betydelse för att Sverige ska vara klimatneutralt till 2045.

Emma Wallrup m.fl. (V) anser i kommittémotion 2016/17:2958 yrkande 1 att Sverige bör anta ett mål till 2030 om minst 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå. Motionärerna menar att om nödvändiga åtgärder ska kunna vidtas i tid för att minska vägtrafikens utsläpp bör det fastställas en definition av målsättningen om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. I yrkande 2 begär motionärerna att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag på handlingsplan för en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Motionärerna pekar på att Sverige i dag saknar en konkret färdplan för hur målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 ska kunna nås.

I kommittémotion 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1 framhålls att det krävs starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. I motionen pekar motionärerna bl.a. på att många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras och att fler transporter behöver elektrifieras. Även i motion 2016/17:3507 av Anders Åkersson (C) yrkande 10 framför motionären att det behövs starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

I kommittémotionerna 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2 och 2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 16 understryks behovet av att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045. Motionärerna framhåller att det behövs fler politiska insatser för att påskynda omställningen till en mer fossilfri transportsektor och ett miljövänligare klimat. Som exempel anger motionärerna att Kristdemokraterna har drivit frågan om att införa ett s.k. bonus–malus-system.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. För att klara omställningen måste samhället använda transporter smartare, inklusive en överflyttning av gods- och persontrafik från väg till järnväg och sjöfart. Fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara bränslen, såsom biodrivmedel. Transportsektorn behöver elektrifieras i högre grad. Det är således nödvändigt att göra flera saker och att vidta åtgärder inom flera områden.

Regeringen har uttalat att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att nå dit krävs att alla aktörer i samhället arbetar aktivt med att minska utsläppen. Utskottet välkomnar ambitionen. Utskottet ser därför också 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, bl.a. att utsläppen för inrikes transporter senast 2030 ska vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010. I mars 2017 lämnade regeringen propositionen Ett nytt klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:146) som baseras på Miljömålsberedningens förslag till riksdagen. Regeringen föreslår, som ett långsiktigt klimatmål, att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Vidare föreslår 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 anförs 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. Utskottet välkomnar detta och uppskattar regeringens ansats att flera olika åtgärder måste vidtas.

För att möta samhällsutmaningarna har regeringen lanserat fem samverkansprogram som bygger på samverkan mellan staten och näringslivet, bl.a. samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter. Utskottet 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.

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. Vidare framför regeringen att riksdagens kommande ställningstagande om ett sektorsmål för transportsektorns utsläpp av växthusgaser ska vara en utgångspunkt för uppdraget. I direktiven framförs vidare att regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor till flyg och tåg.

Enligt utskottets mening är det dock tydligt att redan vidtagna åtgärder inte räcker för att vi ska kunna uppnå våra miljö- och klimatmål. Utskottet välkomnar därför de olika satsningar som regeringen har initierat för att nå mål om en fossiloberoende transportsektor. Utskottet vill bl.a. lyfta fram det s.k. klimatlivet 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. Utskottet har tagit del av att stödet har gått till klimatinvesteringar i bl.a. laddinfrastruktur, produktion av biogas och tankstationer för biobränslen. Utskottet ser även mycket positivt på de satsningar på järnvägsunderhåll och cykelinfrastruktur samt på att främja kollektivtrafik i landsbygd som regeringen har gjort.

Utskottet 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, Boverket m.fl. deltar i arbetet med uppdraget. Myndigheten ska också ta fram en plan för hur samhällsekonomiska kostnader och nyttor av arbetet ska utvärderas. Den strategiska planen ska redovisas till Regeringskansliet (Miljö- och energidepartementet) senast den 28 april 2017. Utskottet ser med stort intresse fram emot detta.

Utskottet påminner även om att kommissionen i juli 2016 aviserade 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) 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. Utskottet är positivt till den nya lagstiftningen och anser att den är ändamålsenlig för att uppmuntra och underlätta den fortsatta utbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen.

Utskottet har även tagit del av att regeringen nyligen har remitterat ett förslag om att införa av ett bonus–malus-system för nya lätta fordon.

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att frågan om en fossiloberoende fordonsflotta har hög prioritet för regeringen. Utskottet har vidare tagit del av att 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 inte utskottet att det finns skäl för riksdagen att ta ytterligare initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2016/17:821 (C) yrkandena 26, 27 och 53, 2016/17:1070 (L) yrkande 12, 2016/17:1986 (V) yrkande 1, 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 6, 2016/17:2531 (M) yrkande 33, 2016/17:2958 (V) yrkandena 1 och 2, 2016/17:3119 (C) yrkande 1, 2016/17:3391 (KD) yrkande 2, 2016/17:3393 (KD) yrkande 16 och 2016/17:3507 (C) yrkande 10.

Luftfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den genom lämpliga åtgärder och styrmedel bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om detta. Ett övrigt motionsförslag avslås.

Jämför reservation 3 (S, MP, V).

Motionerna

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 31.2 önskar motionärerna att utvecklingen av biodrivmedel till flygindustrin främjas.

Mathias Tegnér (S) framhåller i motion 2016/17:1131 behovet av minskade klimatutsläpp från flygtrafiken.

Lotta Olsson (M) föreslår i motion 2016/17:1235 att möjligheten att förenkla regelverket för produktion av bioflygbränsle ses över. Vidare begär motionären att det ses över hur staten kan spela en aktiv roll i utvecklandet av förnybara bränslen för svenskt inrikesflyg. Motionären pekar bl.a. på att restprodukter från skogs- och massaindustrin skulle kunna vara basen för ett sådant bränsle.

I kommittémotion 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 35 begär motionärerna att man ser över möjligheten att införa ett system med differentierade start- och landningsavgifter för flyget för att stimulera användningen av biodrivmedel.

Nina Lundström (L) konstaterar i kommittémotion 2016/17:3374 yrkande 14.1 att flygets klimatpåverkan behöver ses i ett bredare sammanhang. I

motionen framförs att det bl.a. behövs en utveckling av nya drivmedel och ny teknik. Motionären framhåller att en övergång till icke-fossila drivmedel bör vara möjlig på sikt.

Robert Halef m.fl. (KD) konstaterar i kommittémotion 2016/17:3391 yrkande 38 att fler och fler flygbolag ansluter sig till Fly Green Fund, skapad av Sky NRG, som ger företag och organisationer möjlighet att minska sin klimatpåverkan genom flygningar med biobränsle. Motionärerna framhåller att detta är en mycket positiv utveckling och önskar därför att fossilfria bränslen bör användas för flyg i Sverige.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att Sveriges geografiska förutsättningar innebär att flyget spelar en viktig roll i det samlade transportsystemet och har stor betydelse för att binda samman Sverige och skapa god tillgänglighet för övriga världen. Eftersom Sverige är ett till ytan stort land med en relativt liten befolkning är flyget på vissa håll det enda realistiska transportalternativet. En väl fungerande luftfart är således en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling men också en förutsättning för en framgångsrik regionalpolitik. Utskottet vill samtidigt framhålla betydelsen av en hållbar luftfart med minskad miljöpåverkan som också bidrar till kampen mot klimatförändringarna. Utskottet anser därför att det är mycket positivt att stora framsteg har gjorts vad gäller användandet av biodrivmedel. Denna utveckling måste fortsätta, och utskottet vill därför understryka betydelsen av att forskning om och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin främjas. Det är mot den bakgrunden som riksdagen också riktade våren 2016 ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten (bet. 2015/16:TU9, rskr. 2015/16:193).

Utskottet anser att med rätt incitament kan användningen av biodrivmedel öka även om det för närvarande är billigare att använda fossila drivmedel än biodrivmedel. Enligt utskottets mening kan åtgärder och styrmedel som bl.a. differentierade start- och landningsavgifter, gröna inflygningskorridorer och energieffektiva flygplan bidra till att minska flygets klimatpåverkan. Utskottet har tagit del av att det i bl.a. Norge finns förslag om att differentiera start- och landningsavgifter baserat på drivmedel. Utskottet anser att detta är ett sätt att uppmuntra flygets gröna omställning utan att det skadar jobb eller tillväxt och att det bör utredas vidare.

Utskottet vill även peka på vikten av att skynda på processen med att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Med ett gemensamt europeiskt luftrum skulle kapaciteten i luftrummet kunna öka och bränsleförbrukningen minska vilket också innebär lägre utsläpp och kostnader. Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram det beslut om att införa ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg som fattades av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) i oktober 2016. Utskottet välkomnar beslutet eftersom det enda sättet att verkligen kunna hantera klimatutmaningen är ett

ökat samarbete över landsgränserna och internationella avtal. Mot bakgrund av att det inom ICAO nu har nåtts en överenskommelse om ett internationellt system förutsätter utskottet att regeringen omprövar sitt beslut om att införa en nationell flygskatt.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen tillkännager för regeringen att den bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle. Detta innebär att utskottet tillstyrker motionerna 2016/17:821 (C) yrkande 31.2, 2016/17:1235 (M), 2016/17:2531 (M) yrkande 35, 2016/17:3374 (L) yrkande 14.1 och 2016/17:3391 (KD) yrkande 38. Utskottet avstyrker samtidigt motion 2016/17:1131 (S).

Sjöfart

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 4 (M) och 5 (C).

Motionerna

Annie Lööf m.fl. (C) framför i partimotion 2016/17:824 yrkande 40 behovet av miljöförbättrande åtgärder inom sjöfarten. Motionärerna framhåller att ett aktivt arbete för minskade utsläpp från sjöfarten har utförts de senaste åren men att ytterligare insatser behövs. Motionärerna pekar bl.a. på att internationell påverkan, samarbete och strategier är förutsättningar för att klara omställningen för sjöfarten. I motionen framhålls att Centerpartiets grundläggande inställning att förorenaren ska betala innebär att alla transporter ska stå för den fulla kostnaden av sin miljöpåverkan och att användandet av förnybara drivmedel behöver öka kraftigt till sjöss.

I kommittémotion 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 34 begärs att möjligheterna att tillgodose behovet av miljövänligt bränsle i hamnarna bör ses över. I motionen framhålls att Sverige behöver en infrastruktur som stöder en mer miljövänlig sjöfart, som exempelvis användandet av flytande naturgas (LNG) och metanol samt elanslutning i land.

Anders Åkesson m.fl. (C) begär i kommittémotion 2016/17:3119 yrkande 4 att regeringen bör utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom sjöfarten. Motionärerna framhåller att sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Vidare pekar motionärerna

på att Sverige kan påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda genom en stark svenskflaggad handelsflotta som även ligger i framkant när det gäller att minska klimatpåverkan.

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 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 ingår 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. Utskottet vill samtidigt understryka att Sverige ska ha en kvalitetssjöfart som tar ansvar för miljön. Utskottet konstaterar 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 konstaterar samtidigt 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 har med intresse tagit del av att inom ramen för Energimyndighetens samordningsuppdrag om fossiloberoende transporter har konsultbolaget Koucky & partners på myndighetens uppdrag tagit fram rapporten Sjöfartens energianvändning – hinder och möjligheter för omställning till fossilfrihet. Av redovisningen framgår bl.a. att tillgången på biobränsle för sjöfarten kommer att vara begränsad inom en överskådlig framtid. Vidare framgår att parallellt med arbetet att minska energibehovet, behöver fossilfria bränslen och alternativa drivkällor implementeras i stor utsträckning. Utskottet ser med stort intresse fram emot Energimyndighetens redovisning av samordningsuppdraget under våren 2017.

I betänkande 2015/16:TU17 välkomnade utskottet Sjöfartsverkets arbete med att bättre än i dag använda farledsavgifterna som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Utskottet noterade samtidigt att Sjöfartsverkets förslag gett upphov till betydande kritik bland berörda aktörer och förutsatte att verket beaktar inkomna synpunkter. Utskottet underströk vikten av att verket i sitt arbete med reviderade farledsavgifter i möjligaste mån beaktar behovet av att underlätta överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart. Utskottet är fortfarande av den uppfattningen och anser att det är av stor vikt att Sjöfartsverkets avgifter styr mot att minska miljöpåverkan från sjöfarten och välkomnar därför att regeringen ser över farledsavgifternas miljöpåverkan.

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. Internationella beslut är därför avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft och vatten. 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 förbättra såväl havs- som landmiljöer. 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 ska introduceras inom EU. EU-reglerna, som ska börja 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. En första version av en sådan strategi ska vara klar till 2018. Utskottet välkomnar detta.

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 och för tunga fordon, tankställen för biogas, tankställen för vätgas och laddinfrastruktur för elfordon på så vis fått finansiering från EU.

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 denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2016/17:824 (C) yrkande 40, 2016/17:2531 (M) yrkande 34 och 2016/17:3119 (C) yrkande 4.

Elbilar och laddinfrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elbilar och laddinfrastruktur. Utskottet hänvisar till att angelägna initiativ vidtagits på området. Jämför reservation 6 (C) och 7 (KD).

Motionerna

Markus Wiechel (SD) anser i motion 2016/17:694 att staten bör öka incitamenten för att köra elbilar eftersom det vore positivt med en större övergång till sådana bilar. Motionären anser därför att det bör göras en statlig satsning på infrastruktur för elbilar (yrkande 1). Vidare önskar motionären att elbilar tills vidare ska få tillgång till bussfilerna (yrkande 2). Motionären anser att det bör tas fram projekt för att förbättra möjligheten att använda elfordon (yrkande 5). I yrkande 6 framhåller motionären att man bör underlätta för privatpersoner att uppföra laddstolpar.

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 36 önskar motionärerna att regeringen verkar för en nationell strategi med tydliga mål för elfordon. Motionärerna framhåller bl.a. att elektrifiering även kan bidra till andra mål än en fossiloberoende fordonsflotta såsom minskad trängsel, minskat buller och förbättrad luftkvalitet.

Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) konstaterar i kommittémotion 2016/17:2657 yrkande 7 att elbilar har en stor utvecklingspotential. Motionärerna framhåller att försäljningen av elhybrider och elbilar har ökat mycket snabbt, men att det är viktigt att laddinfrastrukturen fortsätter att utvecklas. I motionen anges att stöd till investeringar i laddinfrastruktur bör kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner.

I motion 2016/17:2938 av Cecilia Widegren (M) begärs att möjligheten att göra E20 till projektväg för laddstolpar ses över. I motionen konstateras att utvecklingen av elbilar är på frammarsch och att det behövs tillgång till laddstolpar.

Även Solveig Zander (C) önskar i motion 2016/17:3054 att Sverige ska ta fram en nationell strategi för elfordon och laddinfrastruktur. Motionären pekar bl.a. på att elfordon är en nyckel för att få tystare och utsläppsfria transporter.

I kommittémotion 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 begärs en nationell strategi med tydliga mål för elfordon. Motionärerna framhåller att det är nödvändigt för att nå Miljömålsberedningens förslag till mål för transportsektorn. I motionen lyfts även fram att Sverige har potential att bli en viktig nation inom laddtjänster, laddteknik och smarta tjänster. Även i motion 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 19 framhåller motionären att ett helhetsgrepp och en långsiktig strategi behövs kring elektrifieringen av transporter.

I kommittémotion 2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 18 framförs att Sverige bör driva frågan om en gemensam laddstandard för elbilar inom EU. Motionärerna pekar på att det är viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas ytterligare för att uppmuntra konsumenter att köpa laddhybrider och elbilar.

I kommittémotion 2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 16 begärs att det tas fram en heltäckande strategi för elbilar. Motionärerna pekar på att det i arbetet för en fossilfri fordonsflotta finns en stor potential i elektricitet som drivmedel för framför allt bilar.

Utskottets ställningstagande

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.

Som framgår av Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen (2015:7) har antalet rena elfordon i nybilsförsäljningen ökat markant. Även av regeringens budgetproposition för 2017 (prop. 2016/17:1) utg. omr. 21) framkommer att försäljningen av elbilar har ökat kraftigt under de senaste åren. 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. För att främja introduktionen av eldrivna bussar på marknaden införde regeringen också en elbusspremie 2016. I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg. omr. 21) föreslog regeringen att riksdagen skulle anvisa 100 000 000 kronor för 2017 till anslaget 1:18 Elbusspremie. I propositionen anges att eldrivna bussar har stor potential att minska utsläppen av 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 välkomnar satsningen.

Regeringen har vidare 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 välkomnar detta. Enligt uppgift från Energimyndigheten har Sverige över 750 laddstationer med över 2 700 laddpunkter med olika typer av kontakter och effekt. Energimyndigheten uppger att om laddfordonen ska bli fler måste det finnas en väl fungerande laddinfrastruktur med både publika och icke-publika laddstationer. Laddstationen måste även utrustas med rätt laddeffekt för ändamålet.

För att Sverige ska få en fungerande infrastruktur för laddfordon ser Energimyndigheten att det är viktigt att det finns laddstationer både när man

ska åka långt med bilen utanför tätorter men också när man färdas i tätorter och parkerar bilen nära där man bor. Fler aktörer satsar också på att placera laddstationer vid bostadsrättsföreningar och företag. Merparten av de laddstationer som fick stöd av Klimatklivet 2016 är placerade i anslutning till bostäder eller arbetsplatser. År 2015 var det tvärtom, då majoriteten av laddstationer som fick stöd av Klimatklivet var placerade längs vägar och ute på stan. Sedan Klimatklivet lanserades har över 6 000 nya laddpunkter beviljats stöd. De kommer att byggas i hela landet, så att varje län ska ha goda förutsättningar för eltransporter. Naturvårdsverket kommer att kunna stötta arbetet i ännu större skala framöver, eftersom satsningen på Klimatklivet i och med riksdagens budgetbeslut nu fortsätter fram till 2020. Utskottet anser att den utökade infrastrukturen för elbilar är ett positivt tillskott till arbetet för ett fossilfritt samhälle och välkomnar arbetet.

Utskottet påminner även om att kommissionen i juli 2016 aviserade 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. 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).

Av redovisningen ovan framgår att angelägna initiativ tagits för att främja elfordon och laddinfrastruktur. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2016/17:694 (SD) yrkandena 1, 2, 5 och 6, 2016/17:821 (C) yrkande 36, 2016/17:2657 (KD) yrkande 7, 2016/17:2938 (M), 2016/17:3054 (C), 2016/17:3119 (C) yrkande 6, 2016/17:3393 (KD) yrkande 18, 2016/17:3507 (C) yrkande 19 och 2016/17:3510 (KD) yrkande 16.

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 8 (M, C, L, KD).

Motionerna

Sten Bergheden framför i motion 2016/17:1831 yrkande 1 att vid utbyggnaden av E20 bör möjligheten att göra vägen till Sveriges första elmotorväg utredas. I motionen framhålls bl.a. att elvägar kan bidra till att reducera utsläpp, samtidigt som de kan lösa den ökande efterfrågan på vägtransporter i Sverige. Motionären pekar även på att det är en miljövänlig och kostnadseffektiv

lösning. I yrkande 2 och i motion 2015/16:222 yrkande 2 framhåller motionären vikten av 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.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) begär i kommittémotion 2016/17:2530 yrkande 8 att Trafikverket ska ta fram en strategi för fortsatt utbyggnad av elvägar. Motionärerna pekar på att tekniker för elvägar har utvecklats kraftigt de senaste åren och nu är så mogna att de kan demonstreras. Vidare framhåller motionärerna att lastbilar som körs på elvägar i princip inte står för några utsläpp av växthusgaser eller något buller.

Robert Halef m.fl. (KD) begär i kommittémotion 2016/17:3391 yrkande 4 att en utvecklad strategi för elvägar tas fram. Motionärerna pekar på att det finns stor potential för elektricitet som drivmedel och att tekniken är på stark frammarsch.

Anders Åkesson (C) framhåller i motion 2016/17:3507 yrkande 18 att Trafikverket bör ges i uppdrag att ta fram en strategi för en fortsatt utbyggnad av elvägar.

I kommittémotion 2016/17:3513 yrkande 17 pekar Jessica Rosencrantz m.fl. (M) på vikten av att i samband med åtgärdsplaneringen se över elektrifiering av vägstråk. I motionen framhåller motionärerna att elektrifiering av de tunga vägtransporterna är exempel på hur befintlig väginfrastruktur kan användas effektivare och miljövänligare.

Nina Lundström m.fl. (L) framhåller i kommittémotion 2016/17:3633 yrkande 6 att elektrifierade vägar kan vara ett sätt att minska energianvändningen och koldioxidutsläppen från tunga fordon.

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 infrastrukturproposition 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.

Utskottet välkomnar därför att det sommaren 2016 invigdes en teststräcka av elvägen på E16 i Sandviken. Därmed är Sverige ett av de första länderna i världen som genomför tester med elkraft för tunga transporter på allmän väg. Utanför Arlanda ska konsortiebolaget E-Road Arlanda testa en teknik som innebär att en elskena i vägbanan laddar fordonet under resan. Det arbetet

bedrivs tills vidare på en avlyst bana, men planen är att tekniken ska demonstreras i verklig trafik under 2017. Testerna ska pågå fram till 2018 och ge kunskap om hur elvägar fungerar i praktiken och huruvida tekniken kan användas i framtiden.

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. Utskottet instämmer i detta.

Mot bakgrund av pågående försöksverksamheter finner inte utskottet att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avser dock att 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 med stort intresse. Motionerna 2015/16:222 (M) yrkande 2, 2016/17:1831 (M) yrkandena 1 och 2, 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 8, 2016/17:3391 (KD) yrkande 4, 2016/17:3507 (C) yrkande 18, 2016/17:3513 (M) yrkande 17 och 2016/17:3633 (L) yrkande 6 avstyrks därmed.

Reduktionsplikt och efterkonvertering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om reduktionsplikt och efterkonvertering. Utskottet hänvisar till pågående arbeten och välkomnar regeringens nyligen presenterade initiativ Bränslebytet.

Jämför reservation 9 (C) och 10 (V).

Motionerna

I kommittémotion 2016/17:2657 yrkande 4 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) framförs att det bör införas en kvotplikt för drivmedel för den tunga vägtrafiken. I motionen framhålls att en ökad andel förnybara drivmedel är önskvärt, och motionärerna vill därför se att investeringar i produktion och distribution av sådana drivmedel stimuleras. För att sådana investeringar ska komma till stånd krävs långsiktiga spelregler på marknaden vilket är anledningen till att motionären förordar ett system med kvotplikt för drivmedel.

Emma Wallrup m.fl. (V) begär i kommittémotion 2016/17:2958 yrkande 3 att regeringen utreder åtgärder som förenklar och stimulerar konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel. Motionärerna pekar bl.a. på att många bilägare tycker att kostnaden för exempelvis en ny biogasbil är för hög men genom att man inför åtgärder som stimulerar konvertering av befintliga bilar till biogasdrift skulle fler bilägare kunna köra bilar som drivs förnybart.

Anders Åkesson (C) framför i motion 2016/17:3507 yrkande 11 att förnybara drivmedel med ökad inblandning och kvotpliktssystem bör främjas. Motionären understryker att mycket pekar på att detta är den mest effektiva och framkomliga metoden för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta.

Utskottets ställningstagande

Av uppgifter från Energimyndigheten framgår att transportsektorn i dag står för en fjärdedel av Sveriges energianvändning och att denna till största delen består av fossila bränslen. Energimyndigheten framhåller att transportsektorns omställning till förnybara biodrivmedel därmed kommer att spela en stor roll i Sveriges förmåga att nå upp till de energi- och klimatmål som finns. Även i regeringens proposition om ett nytt klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:146) anges bl.a. att tillgång till biobränslen för den befintliga fordonsparken är avgörande för att nå sektorsmålet.

Utskottet instämmer i att flytande och gasformiga biodrivmedel är en viktig komponent för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och välkomnar därför regeringens nyligen presenterade initiativ – Bränslebytet – till nya styrmedel som både reducerar transportsektorns utsläpp och över tid kan öka användningen av biodrivmedel kraftigt. Regeringen har aviserat att Bränslebytet bl.a. innebär att en s.k. reduktionsplikt införs, dvs. en skyldighet för bränsledistributörer att minska utsläppen av växthusgaser från bensen eller dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Regeringen anger att målet är att på ett långsiktigt och tydligt sätt skapa förutsättningar för att fasa ut fossila drivmedel och öka andelen biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp i ett livscykelerspektiv. Regeringen har utarbetat ett lagförslag i detta syfte, och detta är nu föremål för remissbehandling. Utskottet välkomnar detta. I Bränslebytet ingår vidare en fortsatt skattebefrielse för vissa biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten, för att säkerställa dessa bränslens konkurrenskraft. Vidare föreslår regeringen att energiskatten för etanol och fettsyrametylester (FAME) sätts ned till noll, så att deras konkurrenskraft förbättras. Utskottet välkomnar satsningen.

Energimyndigheten tog inom ramen för sitt samordningsansvar fram rapporten Förslag till styrmedel för ökad andel biodrivmedel i bensen och diesel (ER 2016:30) i november 2016. 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 bensen 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. Utskottet

påminner om att Energimyndigheten ska redovisa en strategisk plan för en fossilfri transportsektor senast den 28 april 2017.

Med hänsyn till pågående arbeten finner inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Motionerna 2016/17:2657 (KD) yrkande 4, 2016/17:2958 (V) yrkande 3 och 2016/17:3507 (C) yrkande 11 avstyrks därmed.

Tillhandahållande av förnybara drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillhandahållande av förnybara drivmedel. Utskottet framhåller bl.a. att kraven i den s.k. pumplagen är väl avvägda och finner därför inte att det finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena.

Jämför reservation 11 (SD), 12 (C) och 13 (KD).

Motionerna

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 52 önskar motionärerna att det införs gemensamma hållbarhetskriterier för fossila bränslen och ursprungsmärkning av bränslen vid pumpen i hela EU.

I kommittémotion 2016/17:2657 yrkande 5 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) betonas behovet av att stimulera användningen av biogas. Motionärerna framhåller att för att ett nytt bränsle ska slå igenom i branschen måste man kunna lita på att det går att tanka överallt. Motionärerna pekar på att biogas på många sätt är ett smartare alternativ, ur både klimat- och hälsoperspektiv, än de biobränslen som kan användas i dagens lastbilar. Motionärerna framhåller dock att för att få in biogas på allvar måste produktionen stimuleras, liksom utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa.

Runar Filper (SD) begär i motion 2016/17:2845 att skyldigheten för bensinstationer och andra försäljningsställen att tillhandahålla förnybara drivmedel ska tas bort. Som stöd för sitt yrkande framhåller motionären bl.a. att förutsättningarna för att bo och verka på svensk landsbygd försämrades när den s.k. pumplagen trädde i kraft 2006.

Robert Halef m.fl. (KD) begär i kommittémotion 2016/17:3391 yrkande 6 att undantaget för el i lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel tas bort. I motionen pekar motionärerna på att många mackägare är pressade av kostnader för alternativa drivmedel som inte längre används, främst etanol. Motionärerna menar därför att om dessa i stället skulle tillåtas göra en investering i laddstationer för el skulle tillgängligheten till laddstationer öka och det skulle hjälpa utsatta mackägare.

Utskottets ställningstagande

När det gäller åtgärder för att trygga tillgången till alternativa drivmedel vill utskottet inledningsvis påminna om att riksdagen beslutade i december 2005 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.

När det gäller motionsförslag om hållbarhetskriterier vill utskottet peka på att regeringen inom ramen för det nyligen presenterade initiativet Bränslebytet har framfört att man som konsument inte ska behöva bekymra sig för hållbarheten i biodrivmedel. Det är viktigt att regelverk ser till att bara hållbara alternativ finns tillgängliga vid pumpen. Regeringen har vidare framfört att

alla biodrivmedel som används i reduktionsplikten måste uppfylla hållbarhetskriterier som Energimyndigheten har tillsyn över. Utskottet har vidare tagit del av att regeringen har planerat insatser för en tydligare miljömärkning av drivmedel vid pump. Utskottet välkomnar detta.

Sverige har haft en stark utveckling av produktion och användning av fordonsgas inom vägtransportsektorn, och utvecklingen har stöttats av en rad styrmedel samt av kommunala och regionala initiativ. Trafikverket uppger att mängden fordonsgas till personbilar och bussar under 2016 var på ungefär samma nivå som under 2015. Mängden biogas ökade medan mängden naturgas minskade. Utskottet välkomnar att det inom ramen för Klimatklivet kan betalas ut stöd till distribution och produktion av biogas. Branschorganisationen Energigas Sverige noterar i rapporten Scenarier för gasanvändning i transportsektorn till 2030 att det i delar av landet finns en utbyggd infrastruktur för fordonsgas och att det för närvarande finns över 160 publika gasmackar i landet men att det är betydligt sämre bevänt med vätgasstationer i Sverige. Enligt utskottets uppfattning kommer den nya lagen, som riksdagen antog hösten 2016, om krav på installationer för alternativa drivmedel, också att förbättra förutsättningarna för att utnyttja gas som drivmedel.

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 direktivet erbjuder konsumenter 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.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att Fonden för ett sammanlänkat Europa finansierar insatser inom ramen för det transeuropeiska nätverket för transporter, 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 vill även framhålla vikten av att hela drivmedelskedjan – produktion, distribution och konsumtion – hänger ihop. I det sammanhanget vill utskottet också påtala betydelsen av långsiktiga spelregler för att kommunerna och andra aktörer som sitter på råvaror i form av avfall och slam ska våga investera.

Utskottet finner inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena och avstyrker således motionerna 2016/17:821 (C) yrkande 52, 2016/17:2657 (KD) yrkande 5, 2016/17:2845 (SD) och 2016/17:3391 (KD) yrkande 6.

Bilpooler och vissa parkeringsfrågor

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 14 (M, C, L, KD).

Motionerna

Markus Wiechel (SD) anser i motion 2016/17:694 yrkande 3 att elbilar bör få kostnadsfri parkering i hela landet.

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 46 anser motionärerna att lagstiftningen bör förändras så att det blir möjligt för kommuner att tillhandahålla gratis parkering för miljöbilar eller särskilda parkeringsplatser för bilpooler och elbilar.

I kommittémotion 2016/17:2530 efterlyser Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) i yrkande 7 en juridisk definition av begreppet bilpool. I dag saknas en sådan definition, vilket innebär att kommuner inte har möjlighet att avsätta parkeringsytor för bilpoolsbilar. Motionärerna motiverar yrkandet med att användningen av bilpooler är ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten eftersom bilpooler innebär ett mer effektivt utnyttjande av ett lägre antal fordon.

I kommittémotion 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 37 framhåller motionärerna att framväxten av delningsekonomin inom transportsektorn bör främjas. I motionen pekas på bilpooler och samåkning som exempel på hur transporter kan komma fler till del samtidigt som våra resurser utnyttjas effektivare. I yrkande 36 efterlyses att regeringen ser över möjligheten att ge kommunerna rätt att införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning. Enligt motionärerna kan parkeringsbestämmelser vara ett effektivt sätt att påverka valet av fordon.

I liknande ordalag argumenterar Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) i kommittémotion 2016/17:2670 yrkande 8 för att regeringen skyndsamt bör ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool.

Även Solveig Zander och Ola Johansson (båda C) uppmärksammar i motion 2016/17:3052 behovet av en juridisk definition av bilpooler, vilket är

en förutsättning för att kommunerna ska kunna reservera gatumark för ändamålet. Motionärerna framhåller de positiva effekter som ett ökat utnyttjande av bilpooler innebär, exempelvis minskad trängsel och ett minskat behov av parkeringsplatser, och även att de bidrar till att miljö- och klimatmål kan uppnås. Motionärerna vill därför i yrkande 1 att en snabbutredning skyndsamt tillsätts för att definiera begreppet bilpool.

I kommittémotion 2016/17:3119 lyfter Anders Åkesson m.fl. (C) också fram fördelarna med bilpooler för att exempelvis minska utsläppen men även för att öka mobiliteten. Motionärerna påminner om att det dock saknas en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket gör att kommunerna inte kan avsätta parkeringsytor för bilpoolsbilar. I yrkande 7 föreslås därför att en juridisk definition av begreppet bilpool utarbetas.

I kommittémotion 2016/17:3167 uppmanar Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) regeringen att se över parkeringslagstiftningen för att möjliggöra för kommunerna att tillämpa differentierade parkeringsavgifter för bilar i bilpooler och miljöbilar. Motionärerna föreslår därför i yrkande 2 att regeringen snarast möjligt ska lämna förslag på en juridisk definition av bilpool för det fortsatta arbetet med parkeringslagstiftningen. I yrkande 3 framhålls att regeringen bör se över lagstiftningen för att göra det möjligt för kommuner att införa exempelvis differentierade parkeringsavgifter som gynnar miljöbilar.

Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) begär i kommittémotion 2016/17:3281 yrkande 3 att man ser över lagstiftningen så att rådigheten över fler styrmedel kan läggas på kommunal nivå. Motionärerna framhåller bl.a. att om kommunerna har rådighet över fler styrmedel möjliggör man för kommunerna att själva vidta åtgärder som passar deras geografiska förutsättningar bäst. I motionen lyfts bl.a. nedsatt parkeringsavgift för miljöbilar fram som exempel.

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 att det i dag finns bilpooler på ett femtiotal orter i Sverige och att det i allt fler städer finns företag som driver bilpooler kommersiellt. Vid sitt besök i utskottet i mars 2017 framhöll även föreningen Gröna Bilister att de på sin webbplats informerar om vilka organisationer och föreningar som är verksamma på området och på vilka orter det finns tillgång till bilpooler. Utskottet välkomnar också att Statens transportforskningsinstitut (VTI) har fått i uppdrag att under två år genomföra en studie om effektiva och innovativa lösningar för att öka möjligheterna att resa kollektivt på landsbygden. Exempel på områden för uppdraget kan vara samåkning, anropsstyrd trafik och bilpooler. Uppdraget ska slutredovisas senast den 30 november 2017.

Utskottet har vidare tagit del av att betänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:22) överlämnades till regeringen den 22 mars 2017. I betänkandet föreslås bl.a. att det införs lagstadgade kriterier för allmänt tillgängliga bilpoolsfordon, vilka sedan kan användas som grund för statliga eller lokala stimulansåtgärder. Vidare föreslås att fordon efter prövning av Transportstyrelsen ska kunna registreras som allmänt tillgängliga bilpoolsfordon i trafikregistret. Utredningen föreslår även att kommuner ges möjlighet att upplåta gatumark till bilpoolspartering genom lokala trafikföreskrifter och att kommunen även ges rätt att reservera bilpoolspartering för specifikt utpekade fordon. I betänkandet framhålls bl.a. att en övergång från bilägande till fasta bilpoolstjänster har potential att skapa flera positiva effekter i form av bl.a. minskat bilresande genom att resor planeras bättre och hela resekostnaden synliggörs tydligare, ökad nyttjandegrad hos bilar, större frihet att kombinera kollektivtrafikresande med att använda bil när det behövs samt minskat behov av parkeringsplatser. Utskottet välkomnar utredningens förslag och ser med intresse fram emot den fortsatta beredningen av frågan. I sammanhanget vill utskottet även nämna att Klimatkommunerna vid ett besök i utskottet i mars 2017 pekade på att en viktig åtgärd för att göra det lättare för kommuner att nå mål om en fossiloberoende fordonsflotta är att möjliggöra för kommunerna att främja framväxten av bilpooler.

När det gäller motionsförslagen om vissa övriga parkeringsfrågor kan utskottet konstatera att motsvarande frågor även tidigare har varit föremål för behandling i utskottet, senast i betänkande 2015/16: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. Bestämmelserna i lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgifter för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. avser kommuners rätt att ta ut avgift. Föreskrifter om skyldighet att betala avgift för parkering utfärdas i allmänhet genom lokala trafikföreskrifter. Enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) kan genom lokala trafikföreskrifter utfärdas särskilda trafikregler. De särskilda trafikreglerna får enligt andra stycket 17 samma paragraf bl.a. avse avgiftsplikt för parkering. Av 10 kap. 2 § trafikförordningen framgår att föreskrifter om avgiftsplikt får avse ett visst eller vissa fordonsslag. Vilka slag fordonen är indelade i framgår av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. ”Miljöbil” är inte ett slag av fordon enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Utskottet vill dock 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. Utredningen om en fossiloberoende fordonsflotta har vidare bl.a. föreslagit beskattning av p-platser i städerna och krav på att laddplatser ska ingå när parkeringar byggs ut.

Utskottet vill även peka på att Miljömålsberedningen i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) föreslagit 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 avgift 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. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet anser att möjligheten för kommuner att främja framväxten av bl.a. bilpools men också andra miljövänliga och smarta transportalternativ är av stor betydelse. Mot bakgrund av pågående arbete finner dock inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av här behandlade motionsförslag. Motionerna 2016/17:694 (SD) yrkande 3, 2016/17:821 (C) yrkande 46, 2016/17:2530 (M, C, L, KD) yrkande 7, 2016/17:2531 (M) yrkandena 36 och 37, 2016/17:2670 (C, M, L, KD) yrkande 8, 2016/17:3052 (C) yrkande 1, 2016/17:3119 (C) yrkande 7, 2016/17:3167 (M) yrkandena 2 och 3 samt 2016/17:3281 (KD) yrkande 3 avstyrks.

Miljözoner

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om miljözoner med hänvisning till pågående arbete. Utskottet framhåller att det är angeläget att det sker en teknikneutral utveckling av regleringen av miljözoner som tar sikte på fordonens emissioner och inte enskilda drivmedel.

Jämför reservation 15 (C) och motivreservation 16 (M).

Motionerna

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 43 framförs att kommuner bör ges möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon.

Även Johan Hedin (C) begär i motion 2016/17:1171 yrkande 2 att kommuner ska ges möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon. I motionen hänvisas bl.a. till Miljömålsberedningens förslag (SOU 2016:47) om att möjliggöra detta.

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 kvävedioxid och partiklar (PM10). 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 bensin, etanol eller gas uppfyller kraven för Euro 5. Miljözon klass 3 omfattar enligt förslaget personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och lätta och tunga lastbilar och 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. Enligt uppgift från Regeringskansliet är förslagen under beredning.

Vid sitt besök i utskottet i mars 2017 lyfte även Klimatkommunerna fram att bestämmelserna om miljözoner bör ändras så att miljözon klass 1 utvidgas till att även gälla lätta fordon med de kriterier som nämns i förslaget för miljözon klass 2 och att miljözon klass 2 bör utformas till att särskilt gynna fordon med låga utsläpp, exempelvis gasbilar.

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. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet ser mycket positivt på förslagen och anser att det är angeläget att det sker en teknikneutral utveckling av regleringen av miljözoner som tar sikte på fordonens emissioner och inte enskilda drivmedel. Mot bakgrund av pågående beredning finner dock utskottet att det inte finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2016/17:821 (C) yrkande 43 och 2016/17:1171 (C) yrkande 2 avstyrks därmed.

Övriga styrmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika styrmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Utskottet konstaterar att regeringen bedriver ett aktivt arbete inom flera olika områden för att begränsa transportsektorns klimatpåverkan.

Jämför reservation 17 (C), 18 (V) och 19 (L).

Motionerna

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 29 framhålls att man långsiktigt bör utreda ekonomiska styrmedel för minskad klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn. I motionen konstateras bl.a. att i takt med att fordonen blir allt energieffektivare och bränslesnålare kommer energiskatterna att få en allt mindre styrande effekt och nya typer av styrmedel kommer att behöva utvecklas för att driva på utvecklingen mot en fossiloberoende fordonsflotta. I yrkande 40 yrkas vidare att det inom EU ska införas att varje ny bil som säljs ska energideklareras. I yrkande 41 framhåller motionärerna att ett paket med regelförenklingar på kommunal nivå bör genomföras i syfte att öka kommuners självbestämmande och främja miljövänliga och tysta transportalternativ.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) önskar i partimotion 2016/17:1986 yrkande 6 att regeringen genomför en översyn av lämpliga styrmedel, inklusive stadsmiljöavtalet, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet i enlighet med erfarenheter från den s.k. Freiburgmodellen. I yrkande 7 önskar motionärerna att en lämplig myndighet ges i uppdrag att tydliggöra kommunernas möjligheter att stödja samordnade godstransporter och i mån av hinder i lagstiftningen föreslå åtgärder. I yrkande 10 önskar motionärerna att regeringen återkommer med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar ett minskat behov att äga en egen bil och ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel.

Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) framhåller i motion 2016/17:2274 att ett hinder som de ser för invånarnas möjlighet att göra klimatsmarta val är den godtyckliga miljöklassificeringen av bilar i Sverige. Motionärerna anser att det i längden är ohållbart att en viss bilmodell kan miljöklassificeras ett år för att förlora klassificeringen nästa år utan någon annan förändring än statens bedömning av bilmodellen. Motionärerna yrkar därför på att man ska undersöka behovet av en långsiktig strategi för miljöklassificeringen av bilar.

Nina Lundström (L) konstaterar i kommittémotion 2016/17:3374 yrkande 6 att vägtrafiken är ett av de största klimatproblemen och att fossila bränslen måste ersättas med el och andra klimatvänliga alternativ. Motionären anser att generella och teknikneutrala styrmedel ska vara grunden i politiken för att minska utsläppen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att bilar sedan den 1 maj 2011 indelas i utsläppsklasser i stället för miljöklasser. Alla personbilar och lätta lastbilar från 1993 och framåt är miljöklassade i Sverige. Begreppet miljöbilar 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. Av regeringens budgetproposition för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22) framgår att antalet nyregistrerade supermiljöbilar under 2014 var 4 657 stycken fördelat på 1 239 elbilar och 3 418 laddhybrider. Andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen utgjorde ca 17 procent under året. Utskottet vill även lyfta fram att webbplatsen miljöfordon.se ger opartisk information om tillgängliga miljöfordonsmodeller och på så vis ska underlätta valet av miljövänligt fordon. Webbplatsen drivs av Stockholms stad och Malmö stad. Båda kommunerna fick 2011 stöd från Energimyndigheten för att utveckla webbplatsen. 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 vidare klargöra att mobilitet som en tjänst är ett koncept där en resenär köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för, eller som ett komplement till, att köpa eller äga egna transportmedel. Utskottet har tagit del av att representanter för den svenska regeringen, ett flertal ministrar från EU, EU-kommissionen samt industrin i februari 2017 deltog vid ett ministermöte i Amsterdam för att diskutera Amsterdamdeklarationen om uppkopplad och automatiserad körning. I arbetet ingår också att titta på det som kallas för mobilitet som en tjänst. Även i regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter inkluderas mobilitet som en tjänst som en av de föreslagna prioriterade insatserna. Utskottet välkomnar detta och avser att följa utvecklingen av mobilitet som en tjänst med intresse.

När det gäller motionsförslagen om samordnade godstransporter vill utskottet framhålla att regeringen i sin proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor anger att det vid tidigare bedömningar har uppskattats att antalet lastbilsrörelser i städer kan minskas med 30 till 70 procent genom samordning av transporter. Regeringen framför därför att den ser positivt på hur man på detta sätt kan effektivisera godstransporterna genom ökad samordning. Utskottet har även tagit del av att många kommuner arbetar aktivt med samlastning och samordnad varudistribution för att uppnå positiva effekter som minskade kostnader, ökad framkomlighet och minskad miljöpåverkan. Utskottet välkomnar detta och instämmer med regeringen och motionärerna om att samordning av godstransporter är en angelägen fråga.

Regeringen fattade 2015 beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, som ger kommuner och landsting möjlighet att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik. Det gäller t.ex. vägar, gator, spår, kajer och hållplatser. Syftet med stödet är att en större andel av persontransporterna i städer ska ske med kollektivtrafik. Regeringen har

hittills fattat beslut om stöd för perioden 2015–2018. Avsikten är att stödet till investeringarna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Det är också meningen att stödet ska främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik. Utskottet välkomnar satsningen som syftar till att stödja hållbar stadsutveckling med större andel kollektivtrafik och lägre utsläpp.

Utskottet vill vidare peka på att för att stimulera kommunernas arbete med hållbara städer och kollektivtrafik har regeringen för perioden 2015–2018 avsatt 500 miljoner kronor per år till statlig medfinansiering av lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik i tätort genom ett ramverk för stadsmiljöavtal. I budgetpropositionen för 2017 tillfördes ytterligare 250 miljoner kronor 2016 och 500 miljoner kronor 2017. Från 2017 ingår cykelinvesteringar. Vidare införde regeringen 2015 ett statligt program för lokala klimatinvesteringar om totalt 1 925 miljoner kronor (åren 2015–2018). I budgetpropositionen för 2017 tillfördes ytterligare 1 600 miljoner kronor åren 2017–2020. Klimatinvesteringarna möjliggör stöd till investeringar som kan minska utsläppen och påverka omställningen till fossilfria transporter och resor. Stödet har gått till klimatinvesteringar i bl.a. laddinfrastruktur, produktion av biogas och tankstationer för biobränslen. Under 2016 genomfördes 367 lokala klimatinvesteringar. Regeringen har även gett länsstyrelserna i uppdrag att utarbeta ett fördjupat planeringsunderlag till grund för kommunernas fysiska planering. Syftet är dels att begränsa kommunernas klimatpåverkan, dels att förebygga och på andra sätt hantera de risker som följer med ett förändrat klimat.

Utskottet kan konstatera att regeringen bedriver ett aktivt arbete för att begränsa transportsektorns klimatpåverkan. Mot bakgrund av pågående arbete avstyrker utskottet motionerna 2016/17:821 (C) yrkandena 29, 40 och 41, 2016/17:1986 (V) yrkandena 6, 7 och 10, 2016/17:2274 (M) och 2016/17:3374 (L) yrkande 6.

Reservationer

1. Mål om en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 27,

2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 6,

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 33,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2,

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 16 och

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 10,

bifaller delvis motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 26 och 53 samt

2016/17:2958 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 2 och

avslår motionerna

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1 och

2016/17:2958 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna som transportpolitiken står inför. Vi anser att Sverige är och ska vara ett grönt föregångsland. Vi påminner om att alliansregeringen vidtog ett antal angelägna åtgärder, inom flera olika områden, för att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och för att främja en fossiloberoende fordonsflotta. Under Alliansens tid i regering ökade andelen förnybart i transportsektorn nära fyra gånger, och målet om att nå 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 uppnåddes med råge. De klimat- och miljöutmaningar som vårt samhälle står inför vill Alliansen möta med åtgärder som bygger på kunskap, på bästa tillgängliga teknik och på vad som är samhällsekonomiskt effektivt.

För att vi ska kunna nå Miljömålsberedningens mål om att Sverige ska vara klimatneutralt till 2045 krävs dock ytterligare insatser. Människor kommer att fortsätta efterfråga resandet, och därför är det också viktigt att utveckla transportsystemet i en hållbar riktning. Vi i Alliansen är samtidigt övertygade om att en ökad mobilitet går att förena med minskade utsläpp.

Vi anser att transporterens klimatpåverkan kan minska genom att man tillvaratar möjligheterna med ny teknik, ökar andelen förnybara drivmedel och har hög klimatprestanda på såväl fordon som drivmedel samt genom effektivare transporter. På så sätt ger våra åtgärder största möjliga resultat för miljön. Tillväxt är en förutsättning för att vi ska kunna komma till rätta med världens utmaningar på miljö- och klimatområdet.

Klimatet möts också bäst genom effektiva och teknikneutrala styrmedel som bidrar till både teknikutveckling och förändrat beteende och en ökad användning av mer hållbara lösningar. Genom ett gott näringslivsklimat, forskning och effektiva styrmedel öppnas nya möjligheter inom t.ex. nya drivmedel, infrastruktur och elektrifiering, som kan stärka vår konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter. Därför bör regeringen prioritera arbetet för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030, vilket har stor betydelse för att Sverige ska vara klimatneutralt till 2045.

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

2. Mål om en fossiloberoende fordonsflotta, punkt 1 (V)

av Birger Lahti (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 motionerna

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1 och

2016/17:2958 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 26, 27 och 53,

2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 12,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 6,

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 33,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 1,

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 2,

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 16 och

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 10.

Ställningstagande

Transportsektorn står för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser, och den helt dominerande delen av dessa utsläpp kommer från vägtrafiken. Personbilstrafiken har ökat med 150 procent de senaste 50 åren samtidigt som en allt större del av befolkningen i Sverige bor i städer. Mot den bakgrunden vill jag framhålla att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Trafikplaneringen måste ta sin början i att skapa ett hållbart samhälle som är tillgängligt för alla, men som samtidigt reducerar så mycket som möjligt av onödiga resor och transporter. En sådan utveckling gynnar både miljö och klimat och minskar energiförbrukningen. Transportsnål samhällsplanering innebär att bebyggelse förtätas och att redan exploaterad mark tas i anspråk för att få ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. En sådan planering skapar större förutsättningar för att fler ska kunna gå, cykla eller åka kollektivt mellan olika punkter och minskar samtidigt utrymmet för resor med bil i våra städer. Alternativen till resor med bil och transporter med lastbil måste stärkas genom styrmedel både i samhällsplaneringen och inom transportsystemet. En stor del av utmaningen består i att utveckla våra städer, som tidigare planerats utifrån bilismen, till en modern bebyggelse med större möjligheter till transporter med låga utsläpp. Jag anser därför att ett etappmål inom miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö bör antas med målsättning om att minska biltrafiken och öka tillgängligheten till kollektivtrafik, cykel och gång.

Jag vill vidare påminna om att Utredningen om fossilfri fordonstrafik (populärt kallad FFF-utredningen) 2013 lämnade sitt betänkande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) där man presenterar åtgärder och ger förslag på hur begreppet fossiloberoende fordonsflotta kan ges en innebörd. Utredningen föreslår ett mål till 2030 på 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå. Varken regeringen eller riksdagen har dock tagit ställning till FFF-utredningens förslag på definition av målet. Vi i Vänsterpartiet anser dock att det är angeläget att en definition av begreppet fastställs och att FFF-utredningens förslag på målsättning bör vara en absolut miniminivå för vägtrafikens utsläpp. Detta skulle stärka de transportpolitiska målen och våra nationella klimatansträngningar. Jag anser därför att Sverige bör anta ett mål till 2030 om minst 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå.

Sverige saknar i dag en konkret färdplan för hur Sverige ska kunna uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Flera initiativ har dock tagits sedan FFF-utredningens betänkande presenterades för att verka i en sådan riktning. Jag anser att det är hög tid att nu ta till vara FFF-utredningens förslag och planlägga arbetet med åtgärder för att nå 2030-målet. Regeringen bör därför återkomma med förslag på en handlingsplan för en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

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

3. Luftfart, punkt 2 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Andersson (S) och Birger Lahti (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 31.2,

2016/17:1131 av Mathias Tegnér (S),

2016/17:1235 av Lotta Olsson (M),

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 35,

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 14.1 och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 38.

Ställningstagande

Vi anser att flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft samt för att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter inrikes och utrikes. Vi vill också framhålla att en omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är såväl nödvändig som möjlig. Det förutsätter ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt. Regeringens målsättning är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att nå dit krävs att alla aktörer i samhället arbetar aktivt med att minska utsläppen. Mot den bakgrunden vill vi välkomna den svenska flygstrategi som regeringen presenterade i januari 2017. Vi ser positivt på den stora bredd som flygstrategin tar sikte på när det gäller de fokusområden och prioriteringar som lyfts fram, dvs. bl.a. vikten av god tillgänglighet och minskad miljö- och klimatpåverkan.

Vi instämmer med utskottsmajoriteten i att de stora utmaningarna för transportsektorn är gränsöverskridande, som klimatfrågan. Vi ser det därmed som nödvändigt att driva på ett arbete internationellt, och vi välkomnar därför det aktiva arbete i bl.a. FN:s flygorganisation ICAO och FN:s sjöfartsorganisation IMO som regeringen bedriver för att minska klimatpåverkan från luftfart och sjöfart. Genom att ta ansvar för vår klimatpåverkan på hemmaplan visar vi också ledarskap för världens länder. Utsläppen från flyget ökar snabbt, vilket är en ohållbar trend. Vi kan konstatera att Parisavtalet innehåller skärpta globala klimatmål som inte ställer några tydliga krav på internationellt flyg. Detta ökade trycket på ICAO att enas om att begränsa utsläppen. Vi välkomnar därför att ICAO i början av oktober 2016 fattade ett beslut om att införa ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp, som i dag ökar snabbt, ska stabiliseras på 2020 års nivå. I

luftfartsstrategin välkomnar också regeringen beslutet och framhåller att Sverige ska fortsätta vara pådrivande inom ICAO och EU för effektiva krav och styrmedel som syftar till att minska flygets klimat- och miljöpåverkan.

Vi vill också påminna om att det av regeringens flygstrategi framgår att förnybara bränslen kan bidra till att minska luftfartens utsläpp. Av strategin framgår vidare att merkostnaderna för biobränsle för flyget fortfarande är höga, och incitamenten för att flygbolag ska efterfråga biobränsle är därför låga. Produktionen sker inte heller kontinuerligt utan på beställning. I strategin anges att marknadsförutsättningarna för biobränsle alltså måste förändras för att skapa ökad produktion och användning.

Regeringen har i skrivelse 2016/17:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2016 framfört att det råder konkurrens om råvaran och att det finns behov av biodrivmedel även inom andra trafikslag. Vidare framför regeringen att det pågående uppdraget till Statens energimyndighet att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och ta fram en strategisk plan för detta är en viktig del i regeringens arbete för ett ökat fossiloberoende inom samtliga trafikslag, inklusive flyget. Statens energimyndighet ska redovisa en strategisk plan senast den 28 april 2017.

Vi anser sammanfattningsvis att frågan som utskottsmajoriteten lyfter fram om att främja och stimulera användningen av biodrivmedel för luftfarten är av mycket stor betydelse, men med hänsyn till det pågående arbetet med att bl.a. ta fram en strategisk plan för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet avstyrker vi majoritetens förslag liksom motionerna i frågan.

4. Sjöfart, punkt 3 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Borian Åberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 34 och avslår motionerna

2016/17:824 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 40 och

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4.

Ställningstagande

Sjöfarten är ett förhållandevis hållbart transportslag där vi har en enormt utnyttjad kapacitet i Sverige i dag. Men 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 stöder en mer miljövänlig sjöfart, exempelvis användandet av LNG och metanol samt elanslutning i land. 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.

5. Sjöfart, 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

2016/17:824 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 40 och

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4 och
avslår motion

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 34.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att 90 procent av världens handel globalt sker via internationella sjötransporter. Skandinavien och Sverige är omgivet av vatten och sjöfartsnäringen är därför av central betydelse för vårt välbefinnande och vår handel. Sjöfarten är också en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Jag anser att Sverige genom en stark svenskflaggad handelsflotta som även ligger i framkant i arbetet med lägre svavelutsläpp och en minskad klimatpåverkan kan påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Genom ett aktivt internationellt samarbete kan Sverige också stärka sjöfartens fördelar ytterligare. Ett aktivt arbete för minskade utsläpp från sjöfarten har utförts de senaste åren, men ytterligare insatser behövs. Internationell påverkan, samarbete och strategier är förutsättningar för att klara omställningen för den här typen av tunga transporter. Energianvändningen behöver effektiviseras och klimatpåverkan minskas. Nästa steg är att arbeta för att sjöfarten inkluderas i handelssystemet med utsläppsätter. Enligt Centerpartiets grundläggande åsikt om att förorenaren ska betala vill vi att alla

transporter ska stå för den fulla kostnaden av sin miljöpåverkan, och användandet av förnybara drivmedel behöver öka kraftigt också till sjöss.

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

6. Elbilar och laddinfrastruktur, punkt 4 (C)

av Anders Åkesson (C).

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

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 36,

2016/17:3054 av Solveig Zander (C),

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 19 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 16 och

avslår motionerna

2016/17:694 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 2, 5 och 6,

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 7,

2016/17:2938 av Cecilia Widegren (M) och

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 18.

Ställningstagande

För att nå Miljömålsberedningens förslag till mål för transportsektorn om att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivå behövs ny teknik, nya beteenden och ett helhetsgrepp om hela transportsektorn. I detta sammanhang anser jag att elektrifiering ska ses som en viktig möjliggörare av en fossilfri framtid. Elektrifiering av transporter kan även bidra till målpuppfyllelse när det gäller andra samhällsproblem, t.ex. trängsel, buller och luftkvalitet.

Jag kan konstatera att elektrifiering sedan länge är vedertaget för tåg, spårvagn och tunnelbana. Men även när det kommer till personbilar har utvecklingen redan kommit en bra bit, och snabb utveckling sker även på andra områden såsom elfärjor, elvägar för tunga lastbilar och elcyklar. Jag menar därför att utmaningarna i dagsläget snarare ligger i affärsmodellerna och att komma igång med större genomföranden. Demonstrationer av flera elektrifierade transportslag, exempelvis eltaxi och elfärjor, har visat att dessa blir mycket mer lönsamma än transportmedel med fossila bränslen, och till och med mer lönsamma än förstudierna visat. Jag anser att sådana positiva

exempel borde motivera att redan nu plocka de lågt hängande frukterna. Exempelvis kan det redan nu kartläggas vilka färjesträckor som skulle passa för elfärjor och vilka bussträckor som skulle passa för elbussar. Vi i Centerpartiet anser mot denna bakgrund att det behövs ett helhetsgrepp inom elektrifiering av transporter, och vi efterlyser därför en nationell strategi med tydliga mål för elfordon. Exempelvis behöver eventuella lagar, regler och snedvidna incitament som hindrar kommande försöksverksamhet och införande av elektrifierade transporter kartläggas och förändras. Det behövs en långsiktig plan och strategi över hur de olika transportslagen kan samverka, självklart med det femte transportslaget som en viktig möjliggörare.

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

7. Elbilar och laddinfrastruktur, punkt 4 (KD)

av Magnus Oscarsson (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 tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 36,

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 7,

2016/17:3054 av Solveig Zander (C),

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6,

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 18,

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 19 och

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 16 och

avslår motionerna

2016/17:694 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1, 2, 5 och 6 samt

2016/17:2938 av Cecilia Widegren (M).

Ställningstagande

I arbetet för en fossilfri fordonsflotta och mot klimatförändringarna finns en stor potential i elektricitet som drivmedel för framför allt bilar. Tekniken är på stark frammarsch och försäljningen växer, om än från låga nivåer. Jag anser dock att det ännu finns mycket arbete att göra innan vi kan se ett tekniskifte. Sverige har en fordonsindustri som alltid legat i framkant vad gäller trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Vi kristdemokrater menar att den utvecklingen måste fortsätta. I arbetet med elbilar och elektrifierade vägar finns också alla möjligheter att ligga i framkant. Sverige har dessutom en

nästan helt koldioxidneutral elproduktion, vilket gör att vi är en förebild inom det området. Satsning på laddstolpar är angeläget liksom att de olika sätten att ladda underlättas genom teknikutveckling och samordning mellan företag som tillhandahåller system. Jag vill därför påminna om att Kristdemokraterna föreslagit fortsatt stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur för elbilar. Ytterligare satsningar bör göras så att elbilar blir ett attraktivt alternativ för fler hushåll och företag. Jag anser därför att Sverige bör ta fram en heltäckande strategi för elbilar. Vidare vill jag framföra att Sverige också behöver driva på inom EU för att de standarder som finns i dag för laddning av elbilar samordnas likt det system som planerats för laddning av mobiltelefoner.

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

8. Elvägar, punkt 5 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

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

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 8,

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 4 och

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 18,

bifaller delvis motionerna

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17 och

2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 6 och

avslår motionerna

2015/16:222 av Sten Bergheden (M) yrkande 2 och

2016/17:1831 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Världens första elväg invigdes 2016 i Sverige på E16 mellan Sandviken och Kungsgården. Vi anser att det är mycket positivt att teknik för elvägar har utvecklats så kraftigt de senaste åren och nu är så pass mogen att den kan demonstreras. Lastbilar som körs med denna teknik står i princip inte för några utsläpp av växthusgaser samtidigt som bullret som vanligtvis uppstår från den här typen av transporter mer eller mindre helt elimineras. Vid sidan av den teknik som testas i Sandviken pågår förberedelser för ytterligare ett

försöksprojekt i Sverige i dag. Vid Arlanda byggs en testanläggning där man kommer att använda sig av en elskena i vägbanan som driver och laddar fordonet under resan. Genom den här typen av tekniska innovationer kan vi utveckla och värna alla transportslag och samtidigt nå ett mer hållbart samhälle. Vi har även tagit del av beräkningar från analys- och teknikföretaget WSP som 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 anser vi att det är angeläget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för en fortsatt utbyggnad av elvägar i Sverige.

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

9. Reduktionsplikt och efterkonvertering, punkt 6 (C)

av Anders Åkesson (C).

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
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 11,
bifaller delvis motion
2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 4 och
avslår motion
2016/17:2958 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi i Centerpartiet vill se än mer förnybart i transportsektorn och anser att vi i Sverige bör höja ambitionerna till 30 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020. Jag kan konstatera att mycket pekar på att den mest effektiva och framkomliga metoden för detta är att införa en kvotplikt för förnybart bränsle, alternativt en reduktionsplikt för fossilt bränsle. Det är därför mycket positivt att regeringen har aviserat att en sådan bör införas inom ramen för initiativet Bränslebytet.

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

10. Reduktionsplikt och efterkonvertering, punkt 6 (V)

av Birger Lahti (V).

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

2016/17:2958 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 3 och avslår motionerna

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 4 och

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 11.

Ställningstagande

Det är i dag möjligt att konvertera bilar som drivs med fossila bränslen till biodrivmedel. Jag vill framhålla att betydande klimatvinster kan uppnås genom att man inför styrmedel som stimulerar och underlättar bilbränslekonvertering av bilar som drivs med fossila drivmedel till förnybara drivmedel som t.ex. biogas. Många bilägare tycker att kostnaden för exempelvis en ny biogasbil är för stor, men om man vidtog åtgärder som stimulerar konvertering av befintliga bilar till biogasdrift skulle fler bilägare kunna köra bilar som drivs förnybart. Jag anser därför att regeringen bör utreda åtgärder som förenklar och stimulerar konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel.

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

11. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 7 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

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 motion

2016/17:2845 av Runar Filper (SD) och avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 52,

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5 och
2016/17:3391 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, lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, trädde i kraft den 1 april 2006. Vi är medvetna om 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 94 procent av alla bilister äger fordon med de drivmedelsegenskaperna. Enligt pumplagen måste man däremot sälja förnybart bränsle, som biogas eller etanol, om bensinstationen har en försäljningsvolym överstigande 1 500 kubikmeter 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. Vi menar att det är bra för fler och bättre miljöalternativ att tillhandahålla förnybara drivmedel men det ska inte vara påtvingat genom en lag som gör det avsevärt svårare att överleva för små näringsidkare. I synnerhet inte eftersom dessa många gånger lever på marginalen och det blir mycket ekonomiskt påfrestande att nödgas investera i en biogasanläggning eller etanolfpump. Därför anser vi att regeringen bör upphäva lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

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

12. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 7 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 52 och
avslår motionerna

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5,
2016/17:2845 av Runar Filper (SD) och
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Jag vill påminna om att det i dag finns gemensamma hållbarhetskriterier för förnybara bränslen inom EU. Jag anser att de fossila bränslenas påverkan bör synliggöras och vill därför att det införs gemensamma hållbarhetskriterier även för fossila bränslen i EU. Resultatet av hållbarhetskriterierna, som inkluderar bl.a. miljöpåverkan och växthusgasprestanda, bör synliggöras för konsumenten i form av en EU-gemensam märkning. Med en sådan märkning har konsumenten möjlighet att göra en rättvis jämförelse mellan förnybara och fossila alternativ. Jag anser att man med hållbarhetskriterierna som grund också kan införa en ursprungsmärkning av bränslet vid pumpen. Genom att drivmedlets ursprung synliggörs kan konsumenter göra ett medvetet val, så som vi gör med livsmedel eller kläder i dag.

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

13. Tillhandahållande av förnybara drivmedel, punkt 7 (KD)

av Magnus Oscarsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5 och

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 6 och

avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 52 och

2016/17:2845 av Runar Filper (SD).

Ställningstagande

Den s.k. pumplagen infördes 2005 för att få fler bensinstationer att tillhandahålla förnybara drivmedel. Jag har tagit del av att sedan lagen infördes har elbilar tagit allt större marknadsandelar samtidigt som andra drivmedel, exempelvis etanol, håller på att konkurreras ut på bilmaknaden. Ett flertal biltillverkare, däribland Volvo, Ford och Audi, har även slutat tillverka etanolbilar. Samtidigt börjar allt fler tillverka elbilar och laddhybrider som kan gå på el, men ökningen är ännu blygsam. Jag vill påstå att en anledning till det troligen är 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. Jag vill därför ifrågasätta att pumplagen undantar el som förnybart drivmedel. En mackägare som vill investera i

laddstationer måste alltså ha både bensin och diesel och exempelvis en etanolkpump. Detta skapar onödiga hinder för en utbyggd laddinfrastruktur. Vi kristdemokrater vill se fler elbilar i Sverige. Då krävs det ökade möjligheter till laddning av elbilar i hela landet och inte bara i storstadsregionerna. Många mackägare är dessutom pressade av kostnader för alternativa drivmedel som inte längre används, främst etanol. Att dessa i stället skulle tillåtas göra en investering i laddstationer för el skulle öka tillgängligheten av laddstationer och hjälpa utsatta mackägare. Jag vill vidare framhålla att biogas, inte minst i flytande form, på många sätt är ett bättre alternativ, både ur klimat- och hälsosynpunkt, än de biobränslen som kan användas i dagens lastbilar. För att få in biogasen på allvar behöver därför produktionen stimuleras, liksom utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa.

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

14. Bilpooler och vissa parkeringsfrågor, punkt 8 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Magnus Oscarsson (KD).

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

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 46,

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 7,

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 36 och 37,

2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 8,

2016/17:3052 av Solveig Zander och Ola Johansson (båda C) yrkande 1,

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 7 och

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkandena 2 och 3, bifaller delvis motion

2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 3 och avslår motion

2016/17:694 av Markus Wiechel (SD) yrkande 3.

Ställningstagande

För att kunna främja framväxten av ett mer hållbart transportsystem är det viktigt att både staten och kommunerna har möjlighet att premiera de som gör ett aktivt val för att minska utsläppen av klimatgaser. Användningen av

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

Vi kan konstatera att i dag saknas en juridisk definition av begreppet bilpool. Konsekvensen är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar då de inte kan tilldela platser till fristående bolag. Vi anser därför att det är mycket positivt att det även i betänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:22) bl.a. föreslås att det ska införas lagstadgade kriterier för allmänt tillgängliga bilpoolsfordon, vilka sedan kan användas som grund för statliga eller lokala stimulansåtgärder. Vi förväntar oss att regeringen agerar utifrån utredningens slutsatser för att få på plats en juridisk definition av bilpool så snart som möjligt i syfte att göra bilpooler mer lättillgängliga. Vi kan också konstatera att Klimatkommunerna vid sitt besök i utskottet den 22 mars 2017 framhöll behovet av en juridisk definition av begreppet bilpool för att bl.a. göra det möjligt för kommuner att reservera särskilda parkeringsutrymmen för bilpoolsbilar.

Vi vill även framhålla att parkeringsbestämmelser kan vara ett effektivt sätt att påverka i vilken utsträckning ett mer miljövänligt fordon väljs när det väl är dags att köpa ett nytt. Det är positivt att det sedan 2011 är möjligt för kommuner att reservera laddplatser och/eller parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider. Det bör även vara möjligt för kommuner att välja att premiera ägare till bilar i bilpooler eller miljöbilar på ett liknande sätt. Vi vill därför ge kommuner rätt att införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning i syfte att främja framväxten av fler miljövänliga fordon. Klimatkommunerna framhöll även i detta sammanhang att ett verkningsfullt styrmedel för kommunerna i sitt arbete med att nå målen om en fossiloberoende fordonsflotta är att kunna differentiera parkeringsavgifter. Vi vill även lyfta fram att Miljömålsberedningen i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) bl.a. föreslog 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 avgifter på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper.

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

15. Miljözoner, punkt 9 (C)

av Anders Åkesson (C).

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 motionerna
2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 43 och
2016/17:1171 av Johan Hedin (C) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att många svenska kommuner jobbar hårt med att förbättra luften i innerstäderna. För detta behövs fler och utvidgade lokala verktyg som kan styra trafiken, inte minst personbilstrafiken. Vi i Centerpartiet vill därför se ett paket med regelförenklingar på kommunal och regional nivå för att främja miljövänliga, tysta transportalternativ med låga halter av partikelutsläpp där de mest miljövänliga transportalternativen gynnas. Beslutsrätt över lokala miljözoner är ett viktigt verktyg. Jag vill i sammanhanget framhålla att Miljömålsberedningen i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) har gett förslag om hur kommuner bör ges möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon. Här anges att genom ändringar i trafikförordningen kan kommuner ges möjlighet att införa sådana miljözoner, något som vore önskvärt att åstadkomma skyndsamt för att ge kommuner bättre möjlighet att komma till rätta med utsläpp i innerstäderna. Jag vill också påminna om att även Klimatkommunerna framhöll vikten av miljözoner även för lätta fordon vid sitt besök i utskottet i mars 2017.

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

16. Miljözoner, punkt 9 – motiveringen (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

Ställningstagande

Luftkvaliteten i Sverige har förbättrats under lång tid, men inte minst i våra städer utgör fortfarande föroreningar ett hälsoproblem, där människor riskerar sjukdomar och en förkortad livslängd. Moderaterna välkomnar därför att kommuner ges fler verktyg för att komma åt lokala miljö- och hälsoproblem och betonar att åtgärderna i många fall med fördel ska vara just lokala snarare än nationella eftersom det ser väldigt olika ut i olika delar av landet. Vi anser att miljözoner för lätta fordon kan vara ett sådant verktyg, men måste användas på rätt sätt.

Vi vill framhålla att miljözoner som verktyg bör användas varsamt och kopplas till särskilda villkor och förutsättningar. De samhällsekonomiska konsekvenserna av införandet av miljözoner måste noga studeras och analyseras. Eventuella införanden av miljözoner bör tydligt kopplas till risken för överskridna gränsvärden och ska inte användas av kommunpolitiker som vill förbjuda bilen i största allmänhet.

Vi vill understryka att proportionalitet i relation till problemet med luftvärden måste vara en förutsättning. Vi anser också att det är att föredra att miljözoner införs på enskilda gator snarare än inom hela områden och att de kopplas till särskilda väderförhållanden då luftkvaliteten blir ett större problem. Oslo har till exempel infört förbud mot dieslbilar vid ogynnsamt väder.

Med hänvisning till detta avstyrks motionerna 2016/17:821 (C) yrkande 43 och 2016/17:1171 (C) yrkande 2.

17. Övriga styrmedel, punkt 10 (C)

av Anders Åkesson (C).

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

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 29, 40 och 41 samt avslår motionerna

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 6, 7 och 10,

2016/17:2274 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 6.

Ställningstagande

Centerpartiets miljöpolitik grundar sig i den sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarheten. Att ställa om till ett hållbart samhälle där vi lyckas nå tvågradersmålet är en av våra viktigaste uppgifter. Jag vill framhålla att för att lyckas med omställningen bör vi ta hjälp av ekonomiska styrmedel så som grön skatteväxling som bygger på principen om att den som förorenar ska betala för sin miljöpåverkan samtidigt som det som är bra för miljön främjas. I takt med att fordonen blir allt energieffektivare och mer bränslesnåla kommer energiskatterna att få en allt mindre styrande effekt och nya typer av styrmedel kommer att behöva utvecklas för att driva på utvecklingen mot en fossiloberoende fordonsflotta. När vi väl når målet om en fossiloberoende

fordonsflotta bör det i teorin innebära att skatteintäkterna uteblir förutsatt att energiskatterna sjunker på fossila bränslen. Därför anser jag att vi långsiktigt behöver utreda ekonomiska styrmedel för minskad klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn för att fortsatt vara miljöstyrande till 2030 och därefter. Som ett ytterligare steg för att synliggöra en bils klimatprestanda för konsumenten anser jag vidare att det inom EU bör införas krav på att varje ny bil som säljs ska energideklarerars, liknande det system som i dag finns för vitvaror. Jag anser också att ett paket med regelförenklingar på kommunal nivå bör genomföras i syfte att öka kommuners självbestämmande och främja miljövänliga och tysta transportalternativ.

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

18. Övriga styrmedel, punkt 10 (V)

av Birger Lahti (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 tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 6, 7 och 10 samt avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 29, 40 och 41,

2016/17:2274 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 6.

Ställningstagande

Vi i Vänsterpartiet anser att stadsmiljöavtal som regeringen infört i flera delar är ett för staten lämpligt sätt att medfinansiera åtgärder för hållbara stadsmiljöer och hållbart resande. Vi ser därför även positivt på att satsningen nu utvidgas till att även gälla investeringar i cykelinfrastruktur. I likhet med Trafikverkets rapport Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser (2016:043) anser jag dock att stadsmiljöavtalen kan utvecklas ytterligare. Förutom att åtgärder för cykel även bör ingå, bör stadsmiljöavtalen också kunna användas för gång samt för samordnade varutransporter. Stadsmiljöavtalen bör även tydligare utgå från ett nationellt stadsmiljömål om minskad biltrafik och ökad tillgänglighet för kollektivtrafik, gång och cykel. Det har visat sig effektivt att kombinera flera åtgärder samtidigt för att kunna nå ett kraftigt ökat resande med

kollektivtrafiken. Genom att öka tillgängligheten för kollektivtrafik och minska tillgängligheten för bil samtidigt som priset sänks i kollektivtrafiken kan man få en starkare styreffekt för en överflyttning av resenärer till kollektivtrafiken. Detta ger störst effekt när det görs samtidigt i en planeringsmodul som fångar upp alla dessa tre ben och inte endast med insatser på något av dem. För att nå fördubblingsmålet för kollektivtrafiken behöver vi arbeta med en sådan tydlig strategi.

Jag vill understryka att samordnade godstransporter i städerna kan minska flödet av vägtrafik och förbättra miljön för kommuninvånarna. Jag delar därför FFF-utredningens bedömning att kommunerna bör ges möjlighet att delfinansiera en distributionscentral eller på annat sätt stödja utvecklingen av samordnade godstransporter. Regeringen bör därför ge en lämplig myndighet i uppdrag att tydliggöra kommunernas möjligheter att stödja samordnade godstransporter och i mån av hinder i lagstiftningen föreslå åtgärder.

Jag vill slutligen också framhålla att det sker en snabb utveckling av mobilitetstjänster med digitalisering och delningsekonomi som starka drivkrafter. Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör. Jag anser att dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner. Regeringen bör därför återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga en egen bil och ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel.

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

19. Övriga styrmedel, punkt 10 (L)

av Nina Lundström (L).

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
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 6 och
avslår motionerna
2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 29, 40 och 41,
2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 6, 7 och 10 samt
2016/17:2274 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson
(båda M).

Ställningstagande

Vi liberaler anser att svaret på den stora klimatutmaningen är att skapa förutsättningar för klimatsmarta transporter. Vi anser att det behövs ny kunskap och nya idéer samt spridning av goda exempel för att bygga nya strukturer för framtidens lösningar. Jag vill understryka att en god liberal princip är att använda ekonomiska styrmedel. Ekonomiska styrmedel ger individer möjlighet att välja, och den som väljer alternativ med negativ påverkan på miljön ska då få betala mer för att kompensera för detta.

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

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behövs starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja förnybara drivmedel med ökad inblandning och kvotpliktssystem och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att ta fram en strategi för en fortsatt utbyggnad av elvägar och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett helhetsgrepp och en långsiktig strategi behövs kring elektrifiering av transporter och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3510 av Robert Halef m.fl. (KD):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi för elbilar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3513 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elvägar i samband med åtgärdsplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

Motion väckt med anledning av proposition 2016/17:112

2016/17:3633 av Nina Lundström m.fl. (L):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elektrifierade vägar och tillkännager detta för regeringen.

Motion från allmänna motionstiden 2015/16

2015/16:222 av Sten Bergheden (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att fortsätta och underlätta samarbetet mellan Trafikverket och våra lastbilstillverkare så att det kan skapas fler jobb i Skaraborg och i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

2016/17:694 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.

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C):

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör höja ambitionerna till 30 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behövs starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt utreda ekonomiska styrmedel för minskad klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
- 31.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skynda på processen för att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum och främja

utveckling av biodrivmedel till flygindustrin och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser utveckling av biodrivmedel för flygindustrin.

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi med tydliga mål för elfordon och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom EU införa att varje ny bil som säljs ska energideklareras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett paket med regelförenklingar på kommunal nivå i syfte att öka kommuners självbestämmande och främja miljövänliga och tysta transportalternativ och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommuner bör ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förändra lagstiftningen så att det blir möjligt för kommuner att tillhandahålla gratis parkering för miljöbilar eller särskilda parkeringsplatser för bilpooler och elbilar och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa gemensamma hållbarhetskriterier för fossila bränslen och ursprungsmärkning av bränslen vid pumpen i hela EU och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU bör anta ett långsiktigt mål för att nå en fossiloberoende fordonsflotta och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:824 av Annie Lööf m.fl. (C):

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om miljöförbättrande åtgärder inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöpåverkan från transportsektorn måste minska och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1131 av Mathias Tegnér (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av minskade klimatutsläpp från flygtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1171 av Johan Hedin (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för kommuner att införa miljözoner för lätta fordon och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1235 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fossilfritt inrikesflyg och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1831 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 detta tillkännager riksdagen 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.

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett etappmål inom miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö bör antas med målsättningen att minska biltrafiken och öka tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och gång och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inkluderande stadsmiljöavtalet, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet i enlighet med erfarenheter från Freiburgmodellen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge en lämplig myndighet i uppdrag att tydliggöra kommunernas möjligheter att stödja samordnade godstransporter och i mån av hinder i lagstiftningen föreslå åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar ett minskat behov att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel och tillkännager detta för regeringen.

*2016/17:2274 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.

2016/17:2530 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera arbetet mot att nå en fossiloberoende fordonsflotta, vilket har stor betydelse för att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045 och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool så att kommuner därmed kan få rätt att reservera plats för bilpool och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram en strategi för fortsatt utbyggnad av elvägar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera arbetet med att nå en fossiloberoende fordonsflotta, vilket har stor betydelse för att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045, och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tillgodose behovet av 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 införa ett system med differentierade start- och landningsavgifter för flyget i syfte att stimulera användningen av biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge kommuner rätt att införa ett system med differentierade parkeringsavgifter baserat på fordonets miljöklassning och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja framväxten av delningsekonomin inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2657 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa kvotplikt för drivmedel inom den tunga vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera användningen av biogas och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utbyggnad av laddningsinfrastruktur för el- och hybridbilar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2670 av Kristina Yngwe m.fl. (C, M, L, KD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2845 av Runar Filper (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort skyldigheten för bensinstationer och andra försäljningsställen att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2938 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.

2016/17:2958 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 regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan för en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda åtgärder som förenklar och stimulerar konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3052 av Solveig Zander och Ola Johansson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt tillsätta en snabbutredning för att definiera bilpool och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3054 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i Sverige ta fram en nationell strategi för elfordon och laddningsinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starkare incitament för en omställning av alla transporter behövs för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi med tydliga mål för elfordon och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast möjligt bör lämna förslag till riksdagen om en bilpoolsdefinition och tillkännager detta för regeringen.
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.

2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen så att rådigheten över fler styrmedel kan läggas på kommunal nivå och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3374 av Nina Lundström (L):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ekonomiska styrmedel och tillkännager detta för regeringen.
- 14.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om luftfart och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser flygets klimatpåverkan.

2016/17:3391 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.
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.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fossilfria bränslen bör användas för flyg i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet för att nå målet en fossilfri fordonsflotta 2030 och klimatneutralt Sverige 2045 och tillkännager detta för regeringen.
18. 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.