

Motion till riksdagen 2016/17:821

av Annie Lööf m.fl. (C)

Klimat och förnybar energi

Sammanfattning

Centerpartiet har en lång tradition av att driva politik som förenar ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Vi har en vision om att till 2050 ska vårt samhälle inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser, och globalt behöver vi begränsa medeltemperaturen från att stiga med mer än två grader jämfört med förindustriella nivåer.

Utsläpp av växthusgaser känner inga gränser. För att hindra stigningen av den globala medeltemperaturen behöver vi verka på alla politiska nivåer – från kommunal och nationell nivå, till EU och global nivå. Vår lösning på världens stora klimat- och miljöproblem bygger på att alla länder kan och ska ha hållbar tillväxt, samtidigt som dess skadliga klimat- och miljöpåverkan minskar. En grundpelare i såväl vår miljöpolitik, som ekonomiska politik, är därför den gröna skatteväxlingen som bygger på principen om att förorenaren betalar. Vi vill sänka skatten på jobb och företagande, samtidigt som vi höjer skatten på miljöskadliga utsläpp och verksamheter.

Vi tror att världens miljöutmaningar kräver grön tillväxt. Transporter och energi är grundstenar för att möjliggöra för människor att bo och verka var de vill, att hjälpa människor ur fattigdom och att minska avståndet mellan stad, land och kontinent. Det är genom den ekonomiska tillväxten som vi kan producera mer förnybar energi och som fler klimatsmarta bilar kan rulla på våra vägar samtidigt som vi åstadkommer resultat för miljön.

Som delmål på vägen till 2050 har vi som mål att ha 100 procent förnybar energi till 2040 vilket ställer krav på energieffektiviseringar och en mångfald av förnybara energislag, i både liten och stor skala. I och med att det är transporterna i Sverige som orsakar en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser behöver vi också ett paket av åtgärder för att ställa om hela fordonsflottan.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Förslag till riksdagsbeslut	3
Hållbar tillväxt med New Climate Economy och grön skatteväxling	6
Höjda klimatambitioner	7
Etappmål för luftföroeningar	7
Sverige som drivkraft i det internationella klimatarbetet	8
Stärk EU:s handelssystem med utsläppsrätter	9
Bygg ut den förnybara energin – Sverige som Europas gröna batteri	9
Energikommissionen	10
EU-gemensam energiunion med Nord Pool som modell	10
Skattebefriad förnybar energiproduktion för eget bruk	10
Slopad anslutningsavgift för havsbaserad vindkraft	11
Regelförenklingar och incitament för småskalig elproduktion	11
Energieffektiviseringar, forskning och utveckling	12
Höjd ambitionsnivå för att nå en fossiloberoende fordonsflotta	12
Incitament för hela fordonsflottan	13
Gemensamt europeiskt luftrum och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin	13
Klimatsmarta arbetsmaskiner	14
Nationell strategi med tydliga mål för elfordon	15
Främja det förnybara med ökad inblandning och kvotpliktsystem	15
Inför bonus–malus-system och energideklaration på bilar	15
Regelförenklingspaket för kommuner, trängselavgift och miljöbilsparkering	16
Förändrad förmånsbeskattning för ökad klimateffektivitet	17
Ett miljövänligt reseavdragssystem	17
Resfri kommunikation	17
Ändra beskattningsnormen för att beskatta fossilt mer än förnybart	18
EU-gemensamma hållbarhetskriterier för fossila bränslen och märkning	18
Fossiloberoende fordonsflotta som mål i EU	18
Koldioxidkrav för fordon i EU	19

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja principen om den gröna skatteväxlingen där skatten sänks på jobb och företag, samtidigt som den höjs på miljöskadliga utsläpp och verksamheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ”New Climate Economy” – ny climatekonomi – i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att göra Sverige fritt från fossila bränslen och nettoutsläpp av koldioxidekvivalenter och att Sverige ska ha 100 procent förnybar energi till 2040, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa etappmål 2030 för utsläpp av växthusgaser och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta en mer detaljerad strategi för de kompletterande åtgärderna som behövs för att nå nettonollutsläpp och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa etappmål för luftföroreningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sveriges ansvar för att driva på det internationella klimatarbetet och bidra till en hållbar utveckling och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU bör anta ett mål om 50 procents utsläppsminskning till 2030, varav 10 procent ska genomföras internationellt genom flexibla mekanismer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur koldioxidskatten bör utvecklas för att nå önskat resultat efter 2020 och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa EU:s handelssystem med utsläppsrätter så att det blir ett kraftfullt verktyg för att nå det internationellt gemensamma målet om temperaturhöjning väl under två grader och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU:s handelssystem ska ge fler tydliga incitament för klimatsmarta investeringar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koppla samman EU:s handelssystem med Parisavtalets femåriga översynsmekanism för ambitionsökningar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att takten för den årliga reduktionen av den totala mängden utsläppsrätter bör ökas och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att EU:s handelssystem på sikt bör länkas samman med system för utsläppshandel i andra delar av världen och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta att bygga ut den förnybara energin och tillkännager detta för regeringen.

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja Sverige som Europas gröna batteri och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara drivande i att skapa en energiunion i EU med Nord Pool som modell och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa anslutningsavgiften till elnätet för havsbaserad vindkraft och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till fortsatt skattebefrielse på förnybar energi som syftar till att användas för eget bruk och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att öka den småskaliga elproduktionen genom regelförenklingar och starkare incitament och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ägande- och förfoganderätten för vattenkraften ska förenas med miljökrav samtidigt som den förnybara elproduktionen värnas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast införa ett moratorium för länsstyrelsernas ny- och omprövningar av befintliga mindre vattenverksamheter och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett ökat fokus på energieffektiviseringar som ger ökad flexibilitet och minskade effekttoppar och som minskar behovet av reservkapacitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för en effektiv implementering av innehållet i energiöverenskommelsen och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till att förändra ellagen så att elledningar får dras mellan fastigheter för att ta vara på de soligaste taken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
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.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utforma regler som ger mer långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel och tillkännager detta 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.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att skapa internationella lösningar där sjöfarten och flyget kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

31. 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.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för gemensamma koldioxidkrav på motorer till arbetsmaskiner inom EU och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla definitionen av miljöarbetsmaskiner och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tilldela en myndighet ett samordningsansvar för att bidra till utvecklingen av arbetsmaskiner med bättre miljö- och klimategenskaper och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa miljökrav vid upphandling på t.ex. avgasutsläpp, bränsleförbrukning och drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
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.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja förnybara drivmedel med ökad inblandning och kvotpliktsystem och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett bonus–malus-system för nya lätta fordon som är klimatinriktat, bygger på ett systemperspektiv och är lätt för konsumenten att förstå, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att förlänga supermiljöbilspremien fram till dess att ett bonus–malus-system för personbilar införs, och detta tillkännager riksdagen 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.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik normgivande i planeringen i större tätorter 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.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa möjligheten att kräva transportplan vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet för att öka kommuners inflytande och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter där användningen av intäkterna beslutas lokalt 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.

47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förändra förmånsvärdesbeskattningen och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reseavdragssystemet så att utformningen i högre grad gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som avdraget uppfyller sitt grundläggande syfte, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda incitament för att främja resfri kommunikation och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för nya fordonstyper såsom långa och tunga lastbilar och tåg för att minska miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att förändra EU:s energiskattedirektiv för att öka miljöstyrningen mot förnybara mer hållbara drivmedel 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.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa EU-gemensamma koldioxidkrav på personbilar och lätta lastbilar i kombination med nationella styrmedel och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör driva på för att det inom EU utvecklas koldioxidutsläppskrav för tunga fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Hållbar tillväxt med New Climate Economy och grön skatteväxling

Centerpartiets miljöpolitik grundar sig i den sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarheteten. Att ställa om till ett hållbart samhälle där vi lyckas nå två-graders-målet är en av våra viktigaste uppgifter. För att lyckas med omställningen kan vi ta hjälp av ekonomiska styrmedel såsom 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, såsom arbete, genom sänkt skatt.

Under alliansregeringen tog Centerpartiet initiativ till det globala arbetet att räkna på vinsterna av att ställa om till hållbara samhällen. Det arbetet mynnade ut i rapporten *The New Climate Economy; Better growth better climate* som lanserades 2014 och fick stor uppslutning och uppmärksamhet. Genom att implementera de föreslagna åtgärderna i rapporten kan upp till 90 procent av de nödvändiga utsläppsminskningarna för att klara tvågraders-målet åstadkommas. Centerpartiet föreslår därför att regeringen bör driva på för att Sverige ska implementera åtgärderna enligt klimatekonomin och verka för att driva frågan i internationella sammanhang. Centerpartiet vill också att en motsvarande studie bör göras för Sveriges del.

Höjda klimatambitioner

Centerpartiet har tidigare haft målsättningen om ett 100 procent förnybart energisystem inom en generation som ett mål på vägen till 2050-målet. Centerpartiet anser nu att detta mål ska tidsättas för att tydliggöra ambitionerna och för att öka sannolikheten att Sverige når 2-gradersmålet och kan vara den kraft i den globala omställningen som vi hittills varit. Centerpartiet anser därför att Sverige bör bli fritt från fossila bränslen, nettoutsläpp av koldioxidkvivalenter och att Sverige ska nå 100 procent förnybart energisystem till år 2040. Centerpartiet ställer sig därmed bakom det förslag som Miljömålsberedningen tagit fram i SOU 2016:47.

Koldioxidskatten är ett av våra mest effektiva styrmedel inom klimatpolitiken. Skatten utgår från principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan. I vårt klimatmål till 2020 om 40 procent lägre utsläpp av växthusgaser jämfört med 1990 har koldioxidskatten varit betydelsefull. I takt med att teknikutveckling sker, produkter blir allt mer energieffektiva, bilar allt mer bränslesnåla så kommer skatteintäkterna från koldioxidskatten att minska. Även efter 2020 och fram till dess att vi har ett samhälle utan nettoutsläpp av växthusgaser behöver vi fungerande ekonomiska styrmedel som är miljöstyrande. Centerpartiet anser därför att utformandet av koldioxidskatten efter 2020 behöver utredas för att fortsätta uppnå önskat resultat.

Likt miljömålen till 2020 anser vi att kompletterande åtgärder såsom flexibla mekanismer, där investeringar i andra länder leder till utsläppsminskningar som kan tillgodoräknas, bör användas för att uppnå målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser. Andra kompletterande åtgärder som kan vara aktuella är exempelvis reduktioner till följd av ett ökat kolupptag i skog och mark, koldioxidavskiljning eller lagring av biogen koldioxid. Effekten av de kompletterande åtgärderna bör beräknas i enlighet med internationellt beslutade regelverk. Då åtgärderna kan kräva en långsiktig investeringshorisont behöver en detaljerad strategi tas fram för de kompletterande åtgärderna för att säkerställa att de kan bidra till att nå nettonoll-målet.

För att tydliggöra målbilden om noll nettoutsläpp vill Centerpartiet införa ett etappmål till 2030 för utsläpp av växthusgaser för den icke-handlande sektorn. Det är viktiga steg i en ambitiös målsättning som tydliggör spelreglerna för marknaden. Det ställer krav på att samhället ställer om i en snabbare takt än tidigare varit aktuellt, där största förändringen behöver göras inom transportsektorn i och med att den sektorn står för störst andel av utsläppen av växthusgaser. För att lyckas med denna omställning behöver teknikutveckling ske samtidigt med beteendeförändringar. Etappmålet bör formuleras utifrån jämförelse med basåret 1990.

Etappmål för luftföroeningar

Luftföroeningar påverkar dagligen människors hälsa och medför i genomsnitt sex månaders förkortad livslängd i Sverige. Luftföroeningar har också betydande negativa effekter på stora delar av Europas naturmiljö. Skogens träd och jordbrukets grödor skadas av ozon vilket medför stora kostnader. Stora delar av ekosystemen är fortfarande utsatta för försurning och övergödning på grund av luftföroeningarna.

Majoriteten av luftföroeningarna utanför Sveriges tätorter beror på utsläpp från andra länder. För marknära ozon är 90 procent av utsläppen från andra länder. De starka internationella kopplingarna för luftföroeningar medför att vi kan ha begränsade

möjligheter att minska utsläppen i Sverige. Därför krävs internationellt samarbete och gemensamma regler inom EU för att förbättra luftkvaliteten i Sverige.

Däremot är det ett problem med dålig luftkvalitet i våra större städer och tätorter och dessa beror framför allt på utsläpp från trafiken. För att nå luftrelaterade miljömål i Sverige som beror på svenska utsläpp behövs insatser på lokal, regional och nationell nivå. Därför vill vi införa etappmål för luftföroreningar likt de som föreslås för klimatpåverkande utsläpp. Den samhällsomställning som behövs för att nå god luftkvalitet innebär att begränsa utsläpp från vägtrafik i tätort, från småskalig vedeldning där framför allt PM_{2,5} och sot är problematiskt, från import av luftföroreningar och att uppfylla takdirektivets utsläppsåtaganden.

Sverige som drivkraft i det internationella klimatarbetet

Hösten 2015 samlades världens länder i Paris för att förhandla om ett nytt klimatavtal. Det är en komplex process där länders samarbetsvilja och förhandlingsförmåga sattes på prov. Centerpartiet vet att möjligheten för att nå en överenskommelse ligger i förmågan att knyta samman minskad miljöpåverkan med ekonomisk utveckling i alla världens länder och att arbeta med investeringsstrategier i framför allt låg- och medelinkomstländer.

För att avtalet ska träda i kraft vill Centerpartiet att EU ska vara en pådrivande kraft, inte minst efter att det uppdagats att de åtgärder parterna aviserat om inte kommer att räcka för att nå två-gradersmålet. Vi vill därför att EU ska höja ambitionerna och anta ett mål om 50 procent utsläppsminskning till 2030, varav 10 procent ska genomföras internationellt genom flexibla mekanismer. Den svenska S-MP-regeringen har tyvärr misslyckats med att förhandla fram en sådan ambitiös målsättning inom EU. En sådan svag handlingskraft framöver påverkar EU:s möjligheter att vara den pådrivande kraft och föredöme för de stora utsläppsländerna och låg- och medelinkomstländerna som unionen bör vara. USA och Kina aviserade nyligen att man ratificerat Parisavtalet. Det är positivt att de länder som släpper ut mest växthusgaser i världen nu undertecknar avtalet. Dessvärre har EU ännu inte kunnat göra det, och det är ett tecken på att EU:s ledarskap och engagemang för det globala klimatarbetet tappat fart de senaste åren. Regeringen har inte förmått att fortsätta ge Sverige den roll som pådrivande och tongivande EU-land inom klimatpolitik som var en självklarhet under alliansregeringens tid.

Kortlivade klimatgaser, som metan och sot, påverkar också klimatet mycket negativt. I regeringsställning tog Centerpartiet initiativ till Climate and Clean Air Coalition (CCAC), det internationella samarbetet för att minska de kortlivade klimatgaserna. Inom ramen för CCAC kan, med hjälp av tekniköverföring, investeringar och kunskapsutbyte, dessa klimatgaser minskas i låg- och medelinkomstländer och ha stor betydelse för både klimatet globalt, men likväl luften och hälsan lokalt. Vi vill att Sverige ska vara pådrivande för att detta globala samarbete fortsätter att utvecklas.

Andra initiativ för att stärka låg- och medelinkomstländer är genom flexibla mekanismer som möjliggör för kostnadseffektiva investeringar i förnybar energi, tillagningsmöjligheter som leder till mindre utsläpp och liknande. Dessa projekt har varit framgångsrika för att minska utsläppen och drivit på omställningen i utvecklingsländerna.

Stärk EU:s handelssystem med utsläppsrätter

EU:s handel med utsläppsrätter är ett av de mest effektiva marknadsbaserade verktygen som klimatpolitiken har att tillgå för att uppnå kostnadseffektiva utsläppsminskningar och uppnå Sveriges och EU:s åtaganden i Parisavtalet. Genom att sätta ett pris på varje ton koldioxid som släpps ut och genom att det totala antalet utsläppsrätter i systemet är begränsat och minskar varje år ges deltagarna i systemet incitament att minska sina utsläpp. Men eftersom priset på utsläppsrätter idag är så lågt, i början på september under 4 euro vilket är knappt en tjugondel av den svenska koldioxidskatten, fungerar inte systemet som pådrivare för klimatsmarta investeringar. För att klara en kostnadseffektiv omställning till en grön ekonomi måste det bli dyrare att orsaka klimatpåverkande utsläpp och det måste finnas tydliga incitament för investeringar i mer effektiva och koldioxidsnåla processer och affärsmodeller. Handelssystemet måste belöna de som sänker sina utsläpp och processen med att minska inslaget av gratis tilldelning behöver påskyndas.

Parisavtalet innehåller en mekanism för ambitionsökningar med femåriga cykler och en global översyn. Det är viktigt att handelssystemet länkas till denna mekanism för att hänsyn ska kunna tas till utvecklingen globalt.

Varje år minskas den totala mängden utsläppsrätter genom en procentuell reduktion av antalet. Reduktionen föreslås nu öka till 2,2 procent, vilket är positivt, men Centerpartiet anser att en ännu kraftigare reduktion behövs för att anpassa systemet till EU:s långsiktiga klimatåtaganden. Med färre utsläppsrätter höjs priset, därmed blir det dyrare att släppa ut och incitamenten för klimatsmarta investeringar ökar, vilket ökar takten i omställningen till en grön ekonomi.

För att åstadkomma ännu fler kostnadseffektiva utsläppsminskningar bör EU:s handelssystem på sikt länkas samman med system för utsläppshandel i andra delar av världen såsom i USA, Kina och Nya Zeeland. Att knyta ihop olika system med varandra innebär att vi globalt kan åstadkomma en mer effektiv styrning för att minska utsläppen av växthusgaser.

Bygg ut den förnybara energin – Sverige som Europas gröna batteri

Till 2050 har Sverige ett mål om att ha ett klimatneutralt samhälle utan nettoutsläpp. Centerpartiet har dessutom målet om att ha 100 procent förnybar energi till 2040, som ett delmål på vägen. För att nå detta behöver den fossila energin ersättas med förnybar, samtidigt som vi behöver använda vår energi mer effektivt än idag.

Tack vare Centerpartiets arbete i regeringsställning har Sverige högst andel förnybar energi i EU, en ökning med nästan 10 procentenheter under 2007–2014. Våra unika förutsättningar för att producera förnybar energi syns inte minst med den växande sol- och vindkraften, som tillsammans med vattenkraft och biokraft, utgör basen i ett robust och helt förnybart energisystem. För att göra skillnad i vårt närområde vill Centerpartiet förbättra överföringskapaciteten på el till våra grannländer. Då kan vi skapa exportmöjligheter för teknik, kunnande och förnybar energi, samtidigt som vi tryggar vår och våra grannländers elförsörjning. Export av förnybar el gör stor klimatnytta när den ersätter fossil produktion i andra länder. Flera andra EU-länder är i stort behov av förnybar energi, både för att uppfylla sina EU-mål och för att bli mindre beroende av

rysk olja och gas. Med ökad överföringskapacitet har Sverige och hela Norden därför stor potential att bli Europas gröna batteri.

Energikommissionen

Centerpartiet har tillsammans med Moderaterna, Kristdemokraterna, Socialdemokraterna och Miljöpartiet enats om en bred och långsiktig överenskommelse om inriktningen på energipolitiken. Centerpartiet har länge varit drivande för en bred överenskommelse över blockgränserna om inriktningen för den framtida energipolitiken. Uppgårelsen bygger vidare på Alliansens klimat- och energiöverenskommelse från 2009 och skapar en ram för ett långsiktigt hållbart och stabilt elsystem även efter 2020. Centerpartiet är det enda parti som varit del av alla de breda energiöverenskommelser som slutits under de senaste årtiondena och att fortsätta ta ansvar för en omställning mot ett helt förnybart energisystem är en självklarhet för Centerpartiet.

Överenskommelsen innehåller flera framgångar för de frågor som Centerpartiet drivit i förhandlingarna. Bland annat förlängs systemet med elcertifikat fram till 2030 och ambitionsnivån höjs med 18 TWh mer förnybar el, vilket är 60 procent mer än dagens mål som sträcker sig till 2020. Elcertifikaten ger den förnybara elen stabila förutsättningar att växa, utan att statsbudgeten belastas.

Andra viktiga framgångar för Centerpartiet är slopad anslutningsavgift för havsbaserad vindkraft, enighet om att värna och förenkla för vattenkraften, både storskalig och småskalig samt en översyn av regler för att underlätta nya produkter och tjänster inom energilagring och småskalig elproduktion. Uppgårelsen innehåller också en framtida inriktning för kärnkraften, bland annat krav på utökat försäkringsansvar. Dessutom avskaffas effektskatten, vilket matchas med en sänkning av fastighetsskatten för vattenkraften och en översyn av regler för småskalig elproduktion.

EU-gemensam energiunion med Nord Pool som modell

EU:s arbete för en gemensam energiunion har potential att vara en viktig pusselbit för att åstadkomma en långsiktigt hållbar energiomställning i Europa. Vägen mot ett hållbart energisystem går via förnybar energi, energieffektivitet, ambitiösa mål och reformer för att skapa en inre marknad för energi i EU. Centerpartiet vill därför utforma enkla system för handel med el i Europa, med den nordiska elbörsen Nord Pool som ett gott exempel.

Skattebefriad förnybar energiproduktion för eget bruk

Vi är ett avlångt land med många goda vindlägen, både till havs och på land. Det är viktigt att kunna transportera elen dit den behövs, vid rätt tillfälle. Det svenska elnätet behöver därför bli smartare och möjliggöra en effektivare och mer flexibel elanvändning. Det krävs också att Svenska kraftnät och övriga nätägare agerar ansvarsfullt och transparent för att inte mer mark än nödvändigt tas i anspråk. Sverige

har också relativt goda förhållanden för solenergi där vårt kyligare klimat gör att solcellerna blir mer effektiva. Vattenkraften är vårt energisystems kronjuvel och kan användas både som bas- och reglerkraft. Sol-, vind- och biokraft kan komplettera och ger oss tillsammans med vattenkraften mycket goda förutsättningar för ett 100 procent förnybart elsystem. Centerpartiet anser att förnybar energiproduktion som syftar till att användas för eget bruk ska vara skattebefriad. EU-kommissionen har tydligt kommenterat att regeringen har fel som påstår att det är krav från EU som ligger bakom den svenska solskatten. Utbyggnaden av solceller behöver underlättas och främjas, inte motverkas.

Slopad anslutningsavgift för havsbaserad vindkraft

Vindkraften tiodubblades under Alliansens tid i regeringsställning och Centerpartiet vill se ett fortsatt främjande av utbyggnaden av vindkraften. För att öka utbyggnaden av havsbaserad vindkraft och göra den mer attraktiv ur ett investeringsperspektiv vill vi att anslutningsavgiften till elnätet ska slopas.

Regelförenklingar och incitament för småskalig elproduktion

För att påskynda omställningen till ett förnybart energisystem vill vi stimulera den småskaliga elproduktionen. Centerpartiet vill öka den småskaliga elproduktionen genom regelförenklingar och starkare incitament. Bland annat bör regler om momsregistrering för mindre producenter, hur man får förflytta elen mellan fastigheter och vilka som ska vara berättigade till avdrag för mikroproduktion av egen el ses över. Fler bör få nyttja avdraget för mikroproducerad el och avdraget bör göras direkt på fakturan precis som ROT/RUT-avdraget.

Tyvär är inte alla hus lämpade för solceller, men för att alla ska kunna ta del av solenergin vill vi i Centerpartiet att det ska bli tillåtet att dra elledningar mellan husen, så att alla kan dela på elen från de soligaste taken. När grannens garage har bättre solläge är det självklart smartare att bygga mer och dela på det istället för att bygga i sämre läge på det egna taket. På det sättet kan man skapa en liten solkraftsförening i villakvarteret. På samma sätt ska man kunna bygga en gemensam solpark och dra elledningar ut till husen därifrån. Centerpartiet vill genom regelförändringar möjliggöra detta.

För vattenkraften ska ägande- och förfoganderätten förenas med miljökrav, samtidigt som den förnybara elproduktionen värnas. Statliga bolag bör också ha tydliga ägandedirektiv som tar hänsyn till hållbar utveckling och inte utarmar lokala utvecklingsmöjligheter. Statliga Vattenfall har i vissa älvar stängt av genomströmningen av vatten, vilket lett till att fiskebestånd och lokala arbetstillfällen försvunnit. Denna utveckling är negativ för såväl klimatet och den hållbara utvecklingen i hela landet. Därför är det viktigt att miljöaspekter såsom fiskebestånd och lokala förutsättningar tas i beaktande vid produktion av vattenkraft.

Den småskaliga vattenkraften står inför stora utmaningar. I Vattenverksamhetsutredningens slutbetänkande förordades en nyprövning av alla

vattenverksamheter med tillstånd som utfärdats före 1999. Ett tillstånd med miljöprövning är omfattande och dyrt. Det medför kostnader som inte står i proportion till intäkterna. Kraven riktas till kraftverk som varit i bruk i flera generationer, som haft tillstånd i decennier. Avsikterna i EU:s ramdirektiv för vatten må vara goda, men konsekvenserna riskerar att bli att ödesdigra. Det finns hundratals anläggningar som inte kommer att ha råd att förnya tillstånden eller investera i förbättrande miljöåtgärder, till exempel fiskvägar. Ägande- och förfoganderätten och behovet av förnybar energi ställs mot behovet av miljöskydd och en rimlig och rättssäker process med en likvärdig tillämpning i hela landet. Ägare av småskalig vattenkraft står i en ”pest eller kolera”-situation då tillståndet är orimligt dyrt och kan ta lång tid att få. Alternativet är avveckling av verksamheten vilket även det är mycket kostsamt. Centerpartiet kräver att tills dess att nya regler är på plats måste regeringen införa ett omedelbart stopp, ett moratorium, för länsstyrelsernas ny- och omprövningar av befintliga mindre vattenverksamheter.

Energieffektiviseringar, forskning och utveckling

Utöver tillförseln av förnybar energi behövs ett ökat fokus på energieffektiviseringar vid användningen. Övergång från andra energibärare till el innebär oftast en stor energieffektivisering, men fortfarande är den effektivaste kilowattimmen den som aldrig används. Det tidigare stödet till industrin för effektiviseringar har varit viktig men här behövs nya grepp och marknadsbaserade styrmedel som ger ökad flexibilitet och minskade effekttoppar. För att uppmuntra klokare energianvändning vill vi också förbättra insatserna för mer energieffektiva hushållsapparater och byggnader.

En viktig del i framtidens smarta energisystem blir att kunna lagra el för användning vid senare tillfälle. Centerpartiet vill främja forskning, utveckling och innovation men framförallt demonstrationer av energilagring och smarta elnät.

Höjd ambitionsnivå för att nå en fossiloberoende fordonsflotta

Utsläppen från transportsektorn är den största klimatutmaningen i Sverige. Enbart inrikestransporterna står för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser. Fossila bränslen ger dessutom negativa hälsoeffekter på grund av utsläpp av luftföroreningar. Med Centerpartiet och alliansregeringen ökade andelen förnybar energi i transportsektorn från tre procent till 18,7 procent. Centerpartiet vill att denna omställning fortsätter och uppmanar regeringen att främja det förnybara och miljövänliga transporter i hela landet. Genom långsiktiga målsättningar och styrmedel som premierar de förnybara alternativen framför de fossila har Centerpartiet under dåvarande tid i regeringsställning åstadkommit goda resultat så att Sverige som första land uppnådde vårt 2020-mål om 10 procent förnybart i transportsektorn. Centerpartiet vill bygga vidare på detta och se än mer förnybart i transportsektorn med det mål vi har satt om att ha en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Som ett delmål mot en fossiloberoende fordonsflotta anser vi att Sverige bör höja ambitionerna till 30 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020.

En fossiloberoende fordonsflotta är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara, energi- och resurseffektiva. Svensk miljöteknik är och kan fortsatt vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över.

Incitament för hela fordonsflottan

Många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras och fler transporter elektrifieras för att nå målet till 2030. Detta innebär att starkare incitament behövs för fordonsflottan, men även för flyg- och sjötransporter. Vi behöver förstärka möjligheterna att driva företag och bo utanför storstäderna. För det behövs en fossiloberoende fordonsflotta och investeringar i bättre vägar, bättre kollektivtrafik i hela landet, utan att straffbeskatta de som har långa avstånd. För att tydliggöra för branschen behövs långsiktiga och stabila villkor för biodrivmedel. På så sätt underlättar det investeringar som har ett längre tidsperspektiv.

Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska vägnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bland annat koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster. En 74-tons lastbil släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar.

I takt med att fordonen blir allt energieffektivare och bränslesnåla kommer energiskatterna få en allt mindre styrande effekt och nya typer av styrmedel 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 faller på fossila bränslen i en strävan efter att främja förnybara mer hållbara drivmedel. Därför anser Centerpartiet att vi långsiktigt behöver utreda ekonomiska styrmedel för minskad klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn för att fortsatt vara miljöstyrande till 2030 och därefter.

Gemensamt europeiskt luftrum och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin

Vi behöver finna system för att göra flyg, sjöfart och tåg mer miljövänligt. Flyget knyter ihop orter och länder och möjliggör för företagande och boende i hela landet. Flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och flygplanen blir allt mer energieffektiva. Men vi anser att både flyget och sjöfarten ska bära sina miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen. Det pågår förhandlingar för ett internationellt marknadsbaserat system för att minska flygets miljöpåverkan vilket skulle vara det mest effektiva styrmedlet, men detta ser vi ännu inte resultatet av. Centerpartiet anser därför att Sverige ska vara pådrivande för att skapa internationella lösningar för både sjöfart och flyg. Det utesluter heller inte

behovet av fortsatt arbete för energieffektivisering och framtagande av förnybara bränslen. Åtgärder för internationella lösningar kan inkludera utvecklandet av strategier för hållbara bränslen inom flyget eller bättre tillgänglighet för alternativa drivmedel inom sjöfarten. Centerpartiet vill därför främja forskning och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin.

Centerpartiet vill skynda på processen för ett gemensamt europeiskt luftrum. Lapptäcket av olika flygzoner leder till onödigt långa flygningar. Med ett gemensamt europeiskt luftrum skulle kapaciteten i luftrummet kunna tiodubblas, flygplanen förbruka 10 procent mindre bränsle och motsvarande lägre utsläpp samtidigt som kostnaderna skulle minska och resenärerna komma fortare fram.

Klimatsmarta arbetsmaskiner

Utbudet av arbetsmaskiner i Sverige är relativt liten och i huvudsak är marknaden internationell. Likt övriga transportslag är fordonsparken fossilberoende och i stort behov av omställning för att bidra till klimatmålen i Sverige och internationellt. I och med marknads karaktär finns bäst möjlighet att påverka internationellt genom att ställa krav inom EU. I dagsläget finns inga krav avseende koldioxidutsläpp från arbetsmaskiner. Genom att utveckla EU-gemensamma koldioxidkrav på arbetsmaskiner kan teknikutveckling drivas på för att ta fram energieffektiva och klimatsmarta fordon så att fossila bränslen kan ersättas av förnybara och utsläpp av växthusgaser kan minska. För att kunna ta fram koldioxidkrav behöver fungerande mätmetoder av bränsleförbrukningen utvecklas. Dessa skulle sedan kunna ligga till grund för utvecklingen av en miljömärkning för olika typer av arbetsmaskiner.

Likt miljöbilsdefinitionen för personbilar bör en motsvarande definition utvecklas för arbetsmaskiner. För tunga fordon har Göteborg och Stockholms stad utvecklat en särskild miljöbilsdefinition som skulle kunna ligga till grund för en miljöbilsdefinition för arbetsmaskiner.

För att vidare driva på utvecklingen av arbetsmaskiner mot miljöbättre alternativ kan offentlig upphandling användas som verktyg. Vid upphandling kan miljökrav på exempelvis avgasutsläpp, bränsleförbrukning och drivmedel ställas. Detta är dock svårt att göra när alternativ inte finns. För Centerpartiet är det viktigt att de alternativa bränslena finns först för att inte försvåra för näringen.

För att främja arbetsmaskiners klimatanpassning behöver ett tydligt myndighetsansvar tilldelas. Det finns idag ingen myndighet som har ett övergripande helhetsansvar för arbetsmaskiner utan ansvaret är fördelat på flera myndigheter, även avseende miljöaspekter. Naturvårdsverket ansvarar för det övergripande miljömålsarbetet medan Transportstyrelsen ansvarar för avgasregler och bullerregler för arbetsmaskiner och regler om fordonsbränslen och Energimyndigheten ansvarar för utveckling och förmedling av kunskap om energieffektivisering. För att underlätta omställningen till klimatsmarta arbetsmaskiner bör en myndighet tilldelas ett tydligt ansvar för klimatanpassning av arbetsmaskiner.

Nationell strategi med tydliga mål för elfordon

De eldrivna fordonen kommer att behövas för att nå miljömålsberedningens förslag till mål för transportsektorn om att utsläppen från inrikestransporter ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010 års nivå. Som en del i målet är det viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Behovet av elektrifiering kommer att öka i framtiden och elektrifiering av transporter kan bidra till målpuffyllelse även inom andra samhällsproblem, till exempel trängsel, buller och en förbättrad luftkvalitet. Dessutom går teknikutvecklingen snabbt framåt och elbilarnas räckvidd ökar betydligt för varje år, samtidigt som det finns en potential i Sverige att bli en viktig nation inom laddtjänster, laddteknik och smarta tjänster. Centerpartiet vill därför att regeringen inför en nationell strategi med tydliga mål för elfordon i den svenska bilflottan.

Främja det förnybara med ökad inblandning och kvotpliktsystem

Vi vill i första hand att förnybara bränslen främjas med hjälp av en beskattning som sker utifrån klimatprestanda. En annan viktig del för att främja förnybara bränslen är att öka inblandningen av förnybara bränslen i bensin och diesel för att befintliga fordon ska kunna minska sin klimatpåverkan.

För att nå målet till 2030 vill vi införa en teknikneutral och ambitiös kvotplikt för förnybara drivmedel, som ålägger drivmedelsbolagen att stegvis minska sina utsläpp. Branschen efterfrågar långsiktiga spelregler för de investeringar som krävs. Centerpartiet vill införa en kvotplikt som är kompatibel med EU:s lagstiftning och som ska gälla för alla förnybara bränslen. Kvotplikten ska baseras på bränslets klimatprestanda och bör årligen öka enligt en trappstegsmodell för att driva på utvecklingen och ge långsiktiga förutsättningar.

Inför bonus–malus-system och energideklaration på bilar

Centerpartiet vill skyndsamt införa ett självfinansierat bonus–malus-system för att skapa incitament till konsumenter att välja en miljöbil istället för en klimatbelastande bil. Bonus–malus-systemet innebär en kraftig rabatt ju bättre miljöprestanda bilen har samtidigt som rabatten finansieras av att lägga en avgift på de bilar som är sämre för miljön. Systemet som införs ska vara lätt för konsumenten att förstå samtidigt som det tydlig styr mot de miljömål vi behöver uppnå. Till dess att systemet är infört vill vi att den lyckosamma supermiljöbilspremien ska förlängas som ett fortsatt incitament till att välja en miljövänlig bil.

Som ett ytterligare steg för att synliggöra en bils klimatprestanda för konsumenten vill vi inom EU införa att varje ny bil som säljs ska energideklareras liknande det system som idag finns på vitvaror.

Regelförenklingspaket för kommuner, trängselavgift och miljöbilsparkering

Land-, sjö- och lufttransporter är en förutsättning för det moderna välfärdssamhället. För Centerpartiet är det viktigt att människor ska kunna bo, arbeta och driva företag i alla delar av vårt land. Goda kommunikationer underlättar människors vardag och skapar förutsättningar för hållbar tillväxt i hela Sverige. Transporter kan dock ha negativ påverkan på miljön, till exempel försämrar luftkvaliteten i många tätorter och städer genom utsläpp av föroreningar från avgasröret och partiklar från dubbdäck. Idag finns många föråldrade regler som hindrar lokala och regionala initiativ.

Centerpartiet vill se ett paket med regelförenklningar på kommunal och regional nivå för att främja miljövänliga, tysta transportalternativ med låga halter av partikelutsläpp där de mest miljövänliga transportalternativen gynnas. Till exempel vill vi att det ska vara möjligt att ställa krav på varustransporter i tätort. Fordon som släpper ut mindre partiklar och andra förorenande ämnen och som kör tystare bör få bättre förutsättningar att köra under längre tid på dygnet. På de gator som är mest förorenade ska det vara möjligt att lokalt bestämma att enbart fordon som uppfyller krav om viss klimatprestanda, bullernivå och partikelutsläpp får köra genom att införa miljözon för lätta fordon, eller införa avgifter för dubbdäck. På samma sätt kan man, på de ställen där man vill, besluta att fordon som uppfyller dessa krav ska få möjlighet att köra i bussfil. Trängselavgifter ska också vara möjligt att införa kommunalt för att minska trafikbelastningen och utsläpp av luftföroreningar. Intäkterna som man får bör då gå tillbaka till investeringar på orten.

Enligt kommunallagen får en kommun inte favorisera miljöbilsägare med gratis miljöbilsparkeringar. Centerpartiet vill förändra lagstiftningen så det blir möjligt för kommuner att tillhandahålla gratis parkering för miljöbil, eller särskilda parkeringsplatser för bilpooler eller elbilar. Vid byggnation av nya bostäder finns idag en norm på hur många parkeringsplatser för bilar som ska tillhandahållas. I tätorter och städer kan detta bli extremt kostsamt, upp emot en halv miljon kronor per p-plats, på grund av högt markvärde. Samtidigt förändras behovet av parkeringsplatser i takt med att cykelinfrastruktur, bilpooler och kollektivtrafikförsörjning byggs ut. I tätorter vill Centerpartiet därför att de mest miljövänliga transportalternativet ska främjas och vara normgivande såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Centerpartiet vill också att kommuner i högre utsträckning väljer att satsa på utbyggnad av gröna mobilitetslösningar, till exempel cykelinfrastruktur eller medfinansiering av kollektivtrafik istället för att fördyra byggnadsprocesser genom att tillhandahålla många bilparkeringsplatser.

Som en komplettering vill Centerpartiet undersöka möjligheten att, vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet, införa en transportplan. Det skulle innebära att kommuner skulle få ökat inflytande att påverka trafiken och får möjlighet att teckna avtal direkt med byggherren, eller andra relevanta parter, för att ytterligare främja miljövänliga transportalternativ. En sådan transportplan kan innehålla minimikrav på cykelparkeringar, infrastruktur för elbilar eller maxtak på bilparkeringsplatser.

Förändrad förmånsbeskattning för ökad klimateffektivitet

Förmånsbilarna står för nästan 20 procent av alla nybilsförsäljningar per år. Andrahandsmarknaden för förmånsbilarna är stor. För att ytterligare driva på omställningen och engagera såväl företag som privatpersoner för att få ut fler miljöbilar på vägarna krävs långsiktiga spelregler. Nedsättningar av förmånsvärdet bör riktas till de mest klimateffektiva bilarna och ligga på jämförbar nivå som andra styrmedel. Det är ett bra verktyg för att styra över till en mer hållbar och på sikt fossiloberoende fordonsflotta. Dagens system för nedsatt förmånsvärde är stelbent och kortsiktigt. Nuvarande regler gäller bara till och med 2016, vilket skapar osäkerhet för dem som är i begrepp att investera i nya bilar. Vi anser att förmånsbeskattningen precis som fordonsbeskattning bör utgå från faktisk klimatpåverkan istället för teknikvalet. Det skulle gynna de bilar som ger upphov till mest klimatnytta. I väntan på att ett sådant system utreds så är det dock viktigt att man förlänger det befintliga systemet med nedsättning för el- och laddhybrider och gasbilar, vilket stimulerar en ökad försäljning av supermiljöbilar och en ökad efterfrågan på biogas.

Ett miljövänligt reseavdragssystem

Reseavdrag kan göras för dem som använder bil mellan bostad och arbetsplats utifrån vissa kriterier. Systemet underlättar för dem som vill bo och arbeta på olika platser vilket möjliggör boende på landsbygden och ökar rörligheten på arbetsmarknaden. Dessvärre finns stora problem i dagens utformande av reseavdragssystemet. Bland annat görs störst andel av avdragen och störst genomsnittliga avdrag i regioner nära storstäder vilket snarare tyder på att avdraget gynnar dem i storstadsregioner än landsbygdsbor. Tyvärr nyttjas reseavdraget även felaktigt och i medvetet fusk vilket har visats i en studie från Skatteverket 2003. Slutligen så sker 85 procent av de totala reseavdragen av ensamåkande bilburna resenärer medan blott 5 procent av kollektivtrafikresenärer gör avdrag. Således finns ingen miljöstyrande effekt i reseavdragssystemet, men en stor potential till förbättring.

Systemet bör utformas så att det har en högre miljöstyrande effekt och gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, samtidigt ska avdragets grundläggande syfte att främja arbete och boende i hela landet uppfyllas. Centerpartiet anser därför att utformningen av reseavdraget bör ses över för att gynna miljövänligare resor, samtidigt som det främjar boende och arbete på landsbygden.

Resfri kommunikation

Globalisering och digitalisering för människor i världen närmare varandra och den digitala infrastrukturen är nödvändig för att det ska gå att arbeta och bo i hela landet. En fungerande informationsteknologi i form av tillgänglig bredbandsuppkoppling med hög kapacitet i hela vårt land innebär enorma möjligheter för nya mötesplatser, kunskap, frihet och utveckling.

Digitalisering på lika villkor, oavsett var man bor, skapar radikalt nya möjligheter och möjliggör en ökad decentralisering. Alla ska kunna vara en del av det digitala samhället och Centerpartiet vill därför se en digital allemansrätt som garanterar stabil och snabb uppkoppling i hela landet. Sveriges nuvarande mål är att 90 procent av alla hushåll och företag kunna få så snabbt bredband senast år 2020. Centerpartiets långsiktiga målsättning är att alla hushåll i hela landet ska ha tillgång till bredband. Rätt använd kan it vara det femte transportslaget, vid sidan av bil, tåg, båt och flyg, och bidra till förbättrade kommunikationer och minskad miljöpåverkan. Centerpartiet vill därför utreda incitament för att främja digitalisering, eller s.k. resfri kommunikation, och tillgängligheten för att bo och verka i hela landet.

Ändra beskattningsnormen för att beskatta fossilt mer än förnybart

Subventioner till fossila bränslen bör fasas ut så att de bär sina fulla miljökostnader. EU måste också sluta använda det fossila som norm när statsstödsregler beräknas. Normen ska vara klimatneutralitet så att det är möjligt att beskatta fossila bränslen mer än förnybara utan att det anses vara ett brott mot regelverket. Här måste Sverige ta strid med EU-kommissionen för att skapa hållbara spelregler, så att det blir möjligt att med nationella styrmedel nå de mål som EU enats om.

EU-gemensamma hållbarhetskriterier för fossila bränslen och märkning

Idag finns det inom EU gemensamma hållbarhetskriterier för förnybara bränslen. Centerpartiet vill synliggöra de fossila bränslenas påverkan och vill därför att det införs gemensamma hållbarhetskriterier för fossila bränslen i EU. Resultatet av hållbarhetskriterierna, som inkluderar bland annat miljöpåverkan och växthusgasprestanda, bör synliggöras för konsumenten i form av en EU-gemensam märkning. Med en sådan märkning har konsumenten möjlighet att göra rättvis jämförelse mellan förnybara och fossila alternativ. Med hållbarhetskriterierna som grund kan man också införa en ursprungsmärkning av bränslet vid pumpen. Genom att synliggöra ursprunget av drivmedlet kan konsumenter göra ett medvetet val, såsom vi gör med livsmedel eller kläder idag.

Fossiloberoende fordonsflotta som mål i EU

Transporterna minskar avstånden mellan människor och möjliggör att leva, arbeta, handla och mötas. I och med att transporterna är en stor bidragande orsak till utsläpp av växthusgaser samtidigt som utsläppen inte känner några gränser så vill vi se en ambitionshöjning inom EU. För att möjliggöra långsiktiga investeringar och tydliga spelregler vill vi att EU-länderna antar ett långsiktigt mål för att nå en fossiloberoende fordonsflotta.

Koldioxidkrav för fordon i EU

Transportsektorn utgör en fundamental kvarvarande utmaning för att klara klimatmålen då transporterna dels orsakar ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser och dels att majoriteten av fordonsflottan ännu är beroende av fossila bränslen.

Utsläppen behöver minska i snabbare takt än vad som sker idag. Genom teknikutveckling kan marknaden påverkas och utvecklingen drivas på ytterligare mot förnybara bränslesnåla bilar. Ett avgörande steg är att skärpa koldioxidkraven på personbilar och lätta lastbilar inom EU vilket bör ske utan att det ökar utsläppen av luftföroreningar. En sådan åtgärd skulle ha en stor effekt på en större marknad, även utanför Sverige och bidra till både teknikutveckling och ökad sannolikhet att nå klimatmålen. I kombination med koldioxidskatten kan skärpta koldioxidkrav utgöra viktiga styrmedel och ge tydliga spelregler till marknadens aktörer.

Ännu saknas samma möjligheter för tunga fordon men Sverige bör driva på för att det inom EU utvecklas koldioxidutsläppskrav. Flera andra betydelsefulla marknader såsom Kina, USA, Japan och Kanada har redan utvecklat och använder dessa typer av krav. För att europeisk lastbilsindustri ska fortsatt vara konkurrenskraftig behöver motsvarande krav ställas även på den europeiska marknaden. Med två världsledande lastbilstillverkare har Sverige möjlighet att ta denna position för att driva på för förändringen i EU. Centerpartiet anser därför att Sverige bör driva på att skärpa koldioxidkraven för personbilar och lätta lastbilar i EU samt utveckla koldioxidutsläppskrav för tunga fordon.

Annie Lööf (C)

Emil Källström (C)

Daniel Bäckström (C)

Fredrik Christensson (C)

Eskil Erlandsson (C)

Peter Helander (C)

Per-Ingvar Johnsson (C)

Helena Lindahl (C)

Kerstin Lundgren (C)

Annika Qarlsson (C)

Solveig Zander (C)

Per Åsling (C)

Anders W Jonsson (C)

Ulrika Carlsson i Skövde (C)

Staffan Danielsson (C)

Johan Hedin (C)

Ola Johansson (C)

Johanna Jönsson (C)

Per Lodenius (C)

Rickard Nordin (C)

Kristina Yngwe (C)

Anders Åkesson (C)