

## Motion till riksdagen 2007/08: MJ449

av Lars Ohly m.fl. (v)

# Klimatpolitik

## 1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
3	Klimatförändringarna är här.....	6
4	Ett orättvist globalt klimatutrymme .....	6
5	Klimatläget i Sverige.....	7
6	Regeringens handfallna klimatpolitik.....	8
7	Nya klimatmål.....	10
7.1	Miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan .....	10
7.2	Nationellt klimatmål till 2020 .....	10
7.3	Nationellt klimatmål till 2050 .....	11
7.4	Sektorsvisa inriktningsmål och åtgärdsplaner .....	11
7.5	Begränsad klimatpåverkan i andra länder.....	12
7.6	Per capita-mål.....	12
8	Internationella klimatåtgärder .....	13
8.1	Klimatbistånd .....	13
8.2	Internationella klimatinvesteringar.....	13
8.3	Klimattullar .....	14
9	Sektorsövergripande nationella klimatåtgärder .....	15
9.1	1 procent av BNP till klimatåtgärder .....	15
9.2	Klimatinvesteringsprogrammet .....	15
9.3	Insatser för klimatsäkerhet i Sverige .....	16
9.4	Klimat- och energiforskning.....	16
9.5	Klimatanpassa offentlig upphandling .....	17
9.6	Skatteväxling.....	18
9.7	Klimattrampa till jobbet .....	19
9.8	Ökat stöd miljöorganisationers klimatarbete .....	19
10	Klimatåtgärder för flyg och sjöfart.....	20
10.1	Skatt på internationellt flyg .....	20
10.2	Luffarten i klimatkonventionen.....	20
10.3	Klimatskatt på inrikesflyget .....	21
10.4	Mer miljöanpassat flyg .....	21
10.5	Kilometerskatt för sjöfarten.....	21

**Fel! Okänt namn på**

10.6	Inför miljödifferenterade hamnavgifter .....	21
11	Klimatåtgärder för industrin .....	22
11.1	EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	22
11.2	Miljöavgift på fluorerade växthusgaser .....	22
11.3	Utredning om minskade utsläpp från industrin.....	23
12	Klimatåtgärder för energisektorn och bostäder.....	23
12.1	Satsningar på energieffektivisering.....	23
12.2	Vita certifikat.....	24
12.3	Rörlig eltaxa .....	24
12.4	Timvis mätning av el .....	24
12.5	Passivhus och lågenergihus .....	24
12.6	Skärpta byggregler vid nybyggnation och ombyggnation .....	25
12.7	Elcertifikat .....	25
12.8	Strategi för bioenergi .....	25
12.9	Avfallsförbränningskatten.....	25
13	Klimatåtgärder inom kollektivtrafik och järnväg.....	26
13.1	Klimattaxa och ökad kollektivtrafik .....	26
13.2	Reseavdrag .....	26
13.3	Bygg mer järnvägar .....	27
13.4	Minska tågförseningarna .....	27
13.5	Investeringsbudget.....	27
13.6	Kombiterminaler.....	28
14	Klimatsmart samhällsplanering .....	28
14.1	Regional planeringssamordning .....	28
14.2	Transporthierarki .....	28
14.3	Transportplaner.....	28
14.4	Levande stadscentrum .....	29
14.5	Hastigheter på vägarna .....	29
14.6	Miljöpolicy för statliga myndigheter .....	29
15	Klimatåtgärder som gör det dyrare att köra fossilt .....	29
15.1	Drivmedelsskatter för bensin och diesel.....	29
15.2	Energiskatt på dieselbränsle.....	30
15.3	Kilometerskatt för tunga fordon .....	30
15.4	Fordonsskatt .....	31
15.5	Förmånsbeskattning.....	31
15.6	Försäljningsskatt på nya personbilar.....	31
15.7	Trängselavgifter.....	32
15.8	Vägtransporter i EU:s handelssystem .....	32
15.9	Utsläppskrav för biltillverkare .....	32
16	Klimatåtgärder som stimulerar övergång till biodrivmedel .....	32
16.1	Konvertering av bilar till biodrivmedelsdrift .....	33
16.2	Biodrivmedelscertifikat .....	33
16.3	Forskning om förnybara drivmedel .....	33
16.4	Stöd till pumpar för förnybara drivmedel .....	33
16.5	Moms på etanol och biogas .....	34
16.6	Miljöbilsdefinition.....	34
16.7	Konsumentinformation om bilars bränsleförbrukning.....	35

**Fel! Okänt namn på**

16.8	Certifiering av fordonsbränslen.....	35
17	Klimatåtgärder för jordbruk och livsmedel .....	35
17.1	Minskad köttkonsumtion.....	36
17.2	Ekologiska livsmedel .....	36
	Landsbygdsprogrammet.....	36

Fel! Okänt namn på

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nationellt klimatmål till 2020.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nationellt klimatmål till 2050.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sektorsvisa inriktningsmål och åtgärdsplaner.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett nytt klimatmål: Begränsad klimatpåverkan i andra länder.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om internationella per capita-mål.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ytterligare öka satsningarna på Sveriges internationella klimatinvesteringsprogram (Siclip).
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att länder snarast ska kunna införa klimattullar gentemot i-länder som vägrar delta i det internationella klimatsamarbetet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten i sin statsbudget ska satsa motsvarande 1 % av BNP på klimatåtgärder som ett slags klimatförsäkring för framtiden.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klimatinvesteringsprogrammet (Klimp) ska behållas och förstärkas.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur Trafik-klimp ska kunna införas i klimatinvesteringsprogrammet.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en utredning om ytterligare statliga insatser för kommunernas klimatarbete.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska utformas en strategi för att stärka Sveriges klimatsäkerhet, dvs. säkerheten för att möta klimatförändringarnas effekter.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om inrättandet av ett nytt klimatsekretariat för klimatforskning.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka inom EU:s regelverk för att det inom offentlig upphandling av klimatskäl ska vara möjligt att ta hänsyn till koldioxidutsläpp samt avstånd.<sup>1</sup>
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till de ideella miljöorganisationerna.

**Fel! Okänt namn på**

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om EU:s system för handel med utsläppsrätter.
18. Riksdagen beslutar om införande av lag om miljöavgift på F-gaser i enlighet med vad som anförs i motionen.<sup>2</sup>
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag på skärpta byggregler avseende energihushållning, med strängare krav på uppföljning, samt efterlevnad av regelverk.<sup>3</sup>
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska utveckla en nationell strategi för bioenergi för att analysera hur dess utveckling kan främjas utan att den biologiska mångfalden påverkas negativt.<sup>4</sup>
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en utredning om huruvida det finns behov av att justera eller komplettera avfallsförbränningsskatten i lag (1994:1776) samt införa en skatt på energi för att öka sortering och återvinning från t.ex. industrin.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Yrkande 15 hänvisat till FiU.

<sup>2</sup> Yrkandena 18 och 21 hänvisade till SkU.

<sup>3</sup> Yrkande 19 hänvisat till CU.

**Fel! Okänt namn på**

<sup>4</sup> Yrkande 20 hänvisat till NU.

### 3 Klimatförändringarna är här

Jorden blir allt varmare. Enligt FN:s klimatpanel (IPCC) har jordens medeltemperatur ökat med 0,74 grader de senaste hundra åren och kan fortsätta öka med över sex grader de kommande hundra åren. Av de tolv senaste åren har elva varit de varmaste sedan 1850. Den snabba temperaturökningen innebär stora påfrestningar på ekosystemen. Ett par graders temperaturhöjning ökar risken för att 20–30 procent av jordens växt- och djurarter kommer att dö ut. Havsyttans nivå höjs. Värmeböljor, kraftiga regn och snöfattiga vintrar blir vanligare. Fortsatta utsläpp kommer att stanna kvar i atmosfären under mer än tusen år och bidra till fortsatt uppvärmning och höjning av havsyttans nivå.

Uppvärmningen kan få Grönlandsisen att smälta inom tusen år, vilket leder till en höjning av havsyttans nivå med sju meter.

Klimatförändringarna är ett stort hot mot utvecklingsländer och ett enormt hinder för fortsatt fattigdomsbekämpning. Redan fattiga länder kommer att drabbas värst, exempelvis bedömer FN:s klimatpanel att vissa delar av Afrika kommer att drabbas av minskad matproduktion med upp till 50 procent redan till 2020. Afrika bedöms även få effekter av stigande havsvattenyta samt minskade vattenresurser som 75–250 miljoner människor kan drabbas av redan till år 2020. I Asien ökar smältvattenmängderna först från bergsglaciärer, för att därefter minska bortom de närmaste två–tre decennierna. FN:s klimatpanel bedömer att vattentillgångarna kommer att minska i stora områden av Asien med negativ påverkan på fler än en miljard människor vid 2050. En annan effekt i regionen är svårare översvämningar längs kusterna och längs vattendrag.

Genom att minska våra utsläpp har vi ännu möjlighet att påverka hur stora effekterna av klimatförändringarna blir och hur snabbt de kommer – men vi måste agera nu.

### 4 Ett orättvist globalt klimatutrymme

Vänsterpartiet anser att rika länder inte har rätt att släppa ut mer växthusgaser än fattiga länder. Enligt principen om rättvist miljöutrymme skall jordens begränsade resurser vara rättvist fördelade mellan alla människor inom ramar för naturens långsiktiga bärkraft.

I dag kännetecknas klimatsituationen i världen som långt ifrån rättvis. I-länder och Öst- och Centraleuropa med endast 20 procent av jordens befolkning ger upphov till hela 46 procent av jordens utsläpp. Övriga länder med hela 80 procent av jordens befolkning står för 54 procent av utsläppen. Rika länder har orsakat klimatförändringarna, men det är de fattiga länderna som kommer att drabbas hårdast av dem.

Det är oroväckande att de globala utsläppen av växthusgaser har ökat med omkring 70 procent under perioden 1970–2004 och med 24 procent mellan 1990 och 2004. Totalt sett bedöms de globala utsläppen komma att öka med

**Fel! Okänt namn på**

ytterligare 25–90 procent mellan 2000 och 2030. USA står för hälften av i-ländernas samlade utsläpp, och landets utsläpp fortsätter att öka kraftigt. Inom EU-15 (som har ett gemensamt åtagande att minska utsläppen enligt Kyoto-protokollet) minskade utsläppen med ca 1 procent mellan 1990 och 2004, men enligt Europeiska miljöbyråns prognoser kommer EU:s utsläpp att öka något till 2010. Sverige har som ett av få i-länder minskat sina utsläpp något. De senaste åren har även u-länder med växande ekonomier, som Kina och Indien, fått kraftigt ökade utsläpp. Dessa och andra fattiga länder måste dock kunna få öka sina utsläpp för att de miljarder människor som lever i fattigdom skall kunna få höjd levnadsstandard. Detta ställer i sin tur ännu högre krav på rika länder att minska sina utsläpp.

Ett viktigt argument för att i-länder skall minska sina utsläpp mer än fattiga länder är att utsläppen per person är mycket högre i i-länderna. Förvisso har Kina precis passerat USA som det land som släpper ut mest koldioxid per år, men Kina släpper ut ca 3,5 ton koldioxid per person och år vilket är mycket mindre än USA som släpper ut 20 ton koldioxid per person och år. Sveriges utsläpp är ca 6 ton koldioxid per person och år, vilket är lägre än i de flesta andra i-länder men fortfarande betydligt högre än i u-länderna.

## 5 Klimatläget i Sverige

Vänsterpartiet har varit med och utformat den svenska klimatpolitiken från 1998 fram till riksdagsvalet 2006. År 2002 antog riksdagen Sveriges klimatstrategi som slog fast att de svenska utsläppen av växthusgaser skall som ett medelvärde för perioden 2008–2012 vara minst 4 procent lägre än utsläppen år 1990. År 2006 antogs en ny klimatproposition, Nationell klimatpolitik i global samverkan (2005/06:172) av Vänsterpartiet och Socialdemokraterna.

Som ett resultat av den klimatpolitik som bedrivits har Sverige som ett av få i-länder i världen lyckats minska utsläppen av växthusgaser. Utsläppen var 7,3 procent lägre 2005 än de var 1990. Under perioden 1990 till 2005 har utsläppen varierat mellan som högst 77,4 megaton (1996) och som lägst 67,0 megaton (2005).

Samtidigt har Sveriges BNP ökat med 36 procent under 1990–2005. Följaktligen har den klimatpolitik som vi drivit tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet lyckats med något som är unikt i världen: att minska utsläppen av växthusgaser samtidigt som ekonomin har växt.

Utsläppen utvecklas dock väldigt olika i olika sektorer. Minskning av utsläppen har främst skett från uppvärmning av bostäder och lokaler, från affallsdeponier och från jordbruksnäringen. I sektorn bostäder och service (kommersiella lokaler och enskild uppvärmning) har utsläppen minskat med hela 64 procent 1990–2005. Under 2005 minskade oljeanvändningen för uppvärmning med hela 32 procent. Oljekriser, ökade energipriser, klimatinvesteringsprogram och inte minst beskattningen har påverkat övergången från olja till andra mer miljövänliga uppvärmningskällor. Höjningen av energi-



och koldioxidskatterna har fått hushåll att gå från oljeuppvärmning och elpannor till fjärrvärme, värmepumpar och pelletspannor.

Energi- och koldioxidskatterna har bidragit till att fjärrvärmeproduktionen nu i så hög utsträckning baseras på biobränslen i stället för kol och olja. Beskattningen har ökat kostnaden för användning av fossila bränslen samtidigt som investeringsstöd har getts för att bygga ut fjärrvärmenätet. Under perioden har fjärrvärmen byggts ut kraftigt. Utsläppen av växthusgaser från fjärrvärmesektorn har emellertid inte ökat på grund av att biobränslen står för den största delen av ökningen. Elcertifikatssystemet har inneburit ökad elproduktion av förnybar energi.

Även utsläppen från avfallssektorn har minskat betydligt. Utsläppen från avfallsdeponier minskade med 31 procent under perioden 1990–2005. En starkt bidragande orsak har varit den förda politiken med avfallsskatt som gynnar energiutvinning genom insamling av deponigas samt förbuden mot deponering av vissa avfall som lett till minskad deponering av organiskt material.

Jordbrukets utsläpp av växthusgasen metan har minskat med 9 procent mellan 1990 och 2005. Att utsläppen minskat beror bl.a. på minskad djurhållning och lägre handelsgödselanvändning.

Vissa sektorer har däremot ökat sina utsläpp av växthusgaser, t.ex. transportsektorn, vars utsläpp ökat med 10 procent under perioden 1990 till 2005. Ökningen beror främst på ett ökat transportarbete för tunga godstransporter. Nästan en tredjedel av de svenska utsläppen av växthusgaser kommer från transportsektorn. Vidtagna åtgärder såsom energi- och koldioxidskatt på drivmedel och skattebefrielse för biodrivmedel har lett till att utsläppen av koldioxid från vägtrafiken har dämpats, men mycket återstår att göra.

En betydande del av den svenska industrin ingår i EU:s system med utsläppshandel, som är en del av Kyotoprotokollets s.k. flexibla mekanismer vars syfte är att minska utsläppen av växthusgaser. Systemet var tänkt att vara ett viktigt instrument för att dämpa utsläppsutvecklingen för industrin, men hittills har det inte lett till minskade utsläpp. 725 svenska anläggningar var med i systemet 2006 och dessa stod för knappt 30 procent av utsläppen av växthusgaser i Sverige. Utsläppen från de verksamheter i Sverige som ingår i systemet (den s.k. handlande sektorn) bedöms enligt Naturvårdsverket och Energimyndigheten öka med 30 procent åren 1990–2020 trots EU:s handelsystem för utsläppsätter. Det är främst utsläppen från järn- och stålindustrin, mineralindustrin och raffinaderier som kommer att öka på grund av produktionsökningar inom dessa branscher.

## 6 Regeringens handfallna klimatpolitik

Regeringens klimatpolitik har hittills varit en stor besvikelse. I den första budgetpropositionen för 2007 infördes inga nya klimatåtgärder, däremot kraftiga neddragningar. Enligt budgeten skulle medlen till Klimatinvesteringsprogrammet (Klimp) slopas efter 2008 och medlen till energirådgivarna efter 2007. Regeringen fattade beslut om att trängselavgifterna i Stockholm skulle

## Fel! Okänt namn på

införas (i enlighet med att majoriteten av stockholmarna hade röstat ja till systemet) men beslutade samtidigt att intäkterna skulle gå till enbart vägbyggen.

Med anledning av detta yrkade Vänsterpartiet i motionen Klimatpolitik (2006/07:Mj266) för ytterligare 55 klimatåtgärder för att begränsa utsläppen av växthusgaser. Alla avslogs emellertid av den nya högermajoriteten i riksdagen. Därefter har Vänsterpartiet väntat på att regeringen skall leverera nya klimatförslag, men istället fattar regeringen gång efter gång beslut som försämrar Sveriges möjligheter till minskade utsläpp.

Regeringen införde sin första klimatåtgärd, miljöbilspremien, i 2007 års ekonomiska vårproposition. Konkret betyder det att en person som köper en ny miljöbil får en subvention på 10 000 kronor. Även om förslaget har vissa poänger är vi kritiska till det. En miljöbilspremie till en bilägare kan lätt mista sitt syfte om ägaren ändå använder sig av fossila drivmedel. Ett stöd till t.ex. en bil som går på både etanol och bensin kan slå helt fel om bilägaren enbart tankar bensin. Då är det mer kostnadseffektivt att använda statliga medel till att på olika sätt stimulera en övergång till förnybara drivmedel, dvs. göra det billigare att köpa biodrivmedel än de fossila bränslena. En sådan ekonomisk styrning är mer träffsäker. Vi föreslår i denna motion förslag som kan styra mot det hållet.

I budgetpropositionen för 2008 har regeringen infört en s.k. klimatmiljard och menar att detta är en stor klimatsatsning. Men i klimatmiljarden ingår tidigare satsningar från förra mandatperioden och miljarden delas upp under tre år. Dessutom talas det tyst om att Klimatinvesteringsprogrammet (Klimp) och flera stöd till energieffektivisering läggs ned. Enligt Naturvårdsverkets utvärdering leder Klimp till stora minskningar av utsläppen av växthusgaser och dessutom miljöförbättringar inom ramen för flera av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen. Regeringen avvecklar programmet utan att motivera beslutet. Det är tydligt att regeringen minskar anslagen till klimatåtgärder mer än de ökar dem. Att kalla regeringens budget för en klimatsatsning är därför inget annat än en bluff.

Det enda beslut regeringen vidtagit som kan minska utsläppen av växthusgaser är höjningarna av drivmedelsskatterna i syfte att minska vägtrafikens utsläpp av växthusgaser. Det är ett nödvändigt steg i rätt riktning, men effekten blir långt ifrån tillräcklig när regeringen samtidigt fattar flera beslut som ökar utsläppen från bilismen. Regeringen låter t.ex. intäkterna från trängselskatten i Stockholm gå till vägbyggen istället för till kollektivtrafik. Utöver detta lägger regeringen i budgeten mer resurser på vägbyggen och aviserar att en större andel av investeringarna skall gå till nyinvesteringar i vägar och inte i järnvägar. Regeringen verkar inte förstå det omfattande behovet av stora nyinvesteringar inom kollektivtrafik och järnväg.

Regeringen har tillsatt en parlamentarisk beredning för översyn av klimatpolitiken. I beredningens uppdrag ingår att utveckla nationella mål och åtgärder för den svenska klimatpolitiken. I direktivet saknas tyvärr frågan om hur och när kärnkraften skall fasas ut. Klimatberedningen kommer att lägga fram sitt betänkande den 15 januari 2008. En proposition om klimatpolitiken skall

enligt regeringen läggas fram under hösten 2008. Vi har en representant som deltar aktivt i beredningen.

Den parlamentariska beredningens arbete är värdefullt – det behövs en större samsyn i svensk klimatpolitik. Men klimatfrågan kräver skyndsamma åtgärder, och i avvaktan på propositionen och slutresultatet av Klimatberedningens arbete föreslår vi ett antal åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser.

Vänsterpartiet vill ha en snabbare energiomställning. Vi ser det som nödvändigt att förnybara energikällor skall ha slagit igenom och kärnkraften reducerats kraftigt till 2020. Om 20–30 år bör uran, kol, olja och fossilgas i stort sett vara utfasade från energisystemet i Sverige. Avvecklingen av kärnkraft bör ske i jämn takt, och den sista reaktorn skall tas ur bruk senast 2025. Vi vill avveckla en kärnkraftsreaktor till 2010. Vänsterpartiet anser att fossilgas inte får byggas ut, och vi säger bestämt nej till den ryska fossilgasledning som planeras gå genom Östersjöns botten till Tyskland. I de följande kapitlen lämnar vi åtskilliga förslag på nya klimatmål och nya åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser samt begränsa klimatförändringarnas effekter i Sverige och utomlands.

## 7 Nya klimatmål

### 7.1 Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan

En temperaturhöjning på 2 grader eller mer skulle leda till allvarliga konsekvenser för miljön och världens fattiga. Vid en fortsatt global uppvärmning på 2–3 grader Celsius kan 20–30 procent av jordens växt- och djurarter dö ut, och över en miljard människor kommer att lida av vattenbrist. I dag relaterar miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan inte till ett temperaturmål utan till växthusgashalt samt utsläpp per person, men dessa har visat sig vara för högt satta för att 2-gradersmålet ska kunna nås. Vi anser att det överordnade målet för klimatpolitiken skall vara att den globala temperaturhöjningen inte skall överstiga 2 grader.

Vänsterpartiet föreslår att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan ändras så att det relaterar till den globala temperaturökningen. Sverige skall vara en föregångare i klimatarbetet samt verka internationellt för att det globala arbetet inriktas mot 2-gradersmålet. Miljökvalitetsmålet skall dessutom kompletteras med ett nytt delmål till år 2020. Detta bör ges regeringen till känna.

### 7.2 Nationellt klimatmål till 2020

En temperaturökning på två grader kan undvikas endast genom kraftiga utsläppsminskningar av samtliga växthusgaser. Utsläppen globalt behöver börja minska inom 10–15 år för att låga stabiliseringsnivåer av växthusgaser över

#### Fel! Okänt namn på

huvud taget ska kunna nås. För att detta skall vara möjligt behöver utsläppen i i-länderna reduceras betydligt. Klimatmålet till 2020 måste därför vara väldigt ambitiöst; utsläppen i Sverige bör minska med minst 35 procent jämfört med 1990 års nivå.

Vänsterpartiet föreslår ett nytt nationellt klimatmål om att Sverige till år 2020 skall minska utsläppen av växthusgaser med minst 35 procent jämfört med 1990-års nivå. Kyotoprotokollets projektbaserade flexibla mekanismer eller kolsänkor skall inte användas för att nå det nationella klimatmålet till 2020. Utsläppsminskningar utomlands skall inte användas som ursäkt för att inte minska utsläppen på hemmaplan. Istället skall Kyotoprotokollets projektbaserade flexibla mekanismer (CDM/JI) användas för att uppnå ett helt nytt klimatmål ”Begränsad klimatpåverkan i andra länder”.

Detta bör ges regeringen till känna.

### 7.3 Nationellt klimatmål till 2050

Med tiden måste utsläppen minska till den nivå där naturliga processer balanserar växthusgasnivån i atmosfären, till ca 5 gigaton koldioxidkvalenter/år. Jämfört med utsläppen 1990 (ca 38 gigaton) måste utsläppen minska med ca 87 procent. Enligt Europeiska rådet behöver i-länder minska utsläppen med 60–80 procent till år 2050 för att 2-gradersmålet skall kunna nås. I-länder, som har ett stort ansvar för klimatförändringarna, bör minska sina utsläpp mer än fattigare länder med låga utsläpp per person.

Vänsterpartiet föreslår som ett nytt nationellt klimatmål att Sverige till år 2050 skall minska utsläppen av växthusgaser med 80 procent jämfört med 1990-års nivå. Detta bör ges regeringen till känna.

### 7.4 Sektorsvisa inriktningsmål och åtgärdsplaner

Den svenska klimatpolitiken skall utgå från målstyrning där riksdagen sätter upp övergripande mål utifrån vilka sedan styrmedel införs och åtgärder genomförs. Målstyrningen inom klimatpolitiken behöver emellertid förbättras avsevärt.

Det nationella klimatmålet har varit att Sverige skall minska sina utsläpp med 4 procent åren 2008–2012 jämfört med 1990. Idag varierar utsläppsutvecklingen kraftigt mellan olika sektorer. Inom sektorn bostäder och lokaler finns inget specifikt mål om utsläppsminskningar. Trots det har utsläppen från denna sektor minskat kraftigt, vilket i hög utsträckning berott på att det funnits klimatpolitiska styrmedel. Transportsektorn däremot har haft som mål att utsläppen skall stabiliseras på 1990 års nivå till 2010, men istället har utsläppen ökat med hela 10 procent. Inom transportsektorn har styrningen inte varit tillräcklig.

Enligt Naturvårdsverket och Energimyndigheten har trafikverken angivit att ett särskilt mål för transportsektorn motiverar det interna arbetet med åtgärder för att minska utsläppen men att ett mål skall upplevas som realistiskt

och inte vara satt i en alltför avlägsen framtid (Konsekvensanalys av klimatmål, 2007). De föreslår därför att inblandade myndigheter ges i uppdrag att formulera ett inriktningsmål för transportsektorn.

Med sektorsvisa inriktningsmål med tillhörande åtgärdsplaner kan slumpartad utveckling av detta slag inom klimatpolitiken undvikas. De sektorsvisa inriktningsmålen skulle kunna fungera som stöd för sektorernas eget klimatarbete samt ge en vision av nödvändiga förändringar inom sektorerna. Det bör införas sektorsvisa inriktningsmål med sektorsvisa åtgärdsplaner för att på ett mer målinriktat sätt kunna uppfylla de nationella klimatmålen. Detta bör ges regeringen till känna.

## 7.5 Begränsad klimatpåverkan i andra länder

De svenska utsläppen har minskat sedan 1990, men om enbart svenska data används kan utsläppen underskattas kraftigt enligt en undersökning från KTH (Koldioxidutsläpp till följd av Sveriges import och konsumtion: beräkningar med olika metoder, Annika Carlsson-Kanyama m.fl. april 2007). Med en av de fyra metoderna som använts i undersökningen blir Sveriges årliga utsläpp dubbelt så stort som dagens rapporterade värde. De totala utsläppen av koldioxid till följd av Sveriges import och produktion för inhemsk konsumtion är enligt undersökningen mellan 57 och 109 megaton koldioxid per år. Dessa siffror kan jämföras med de ca 54 megaton koldioxid per år som rapporterades som totala koldioxidutsläpp från Sverige under samma period. KTH:s skattningar ger utsläpp per capita som varierar mellan 6,3 och 12 ton koldioxid – att jämföra med Sveriges rapporterade utsläpp på 6 ton koldioxid per capita. Det är framför allt importen av fordon, maskiner, elektronik, mineraler, metaller, el och fossila bränslen som orsakar utsläpp utomlands. Importen kommer främst från andra EU-länder, Ryssland, Norge, Kina och USA. Detta innebär att även om vi minskar våra utsläpp i Sverige, men ökar vår import och konsumtion, kan de totala utsläppen orsakade av svenska medborgares och företags konsumtion öka. Därför anser vi att Sverige skall anta ett nytt mål för minskade utsläpp utomlands, ”Begränsad klimatpåverkan i andra länder”.

Vänsterpartiet föreslår att det införs ett nytt klimatmål: Begränsad klimatpåverkan i andra länder. För att uppnå målet skall Sverige använda sig av Kyotoprotokollets projektbaserade flexibla mekanismer (CDM/JI). Detta bör ges regeringen till känna.

## 7.6 Per capita-mål

Just nu pågår intensiva förhandlingar om hur nästa internationella klimatavtal skall se ut när Kyotoprotokollet löper ut 2012. En del länder, framför allt USA, kräver att fattiga länder skall minska sina utsläpp. Fattiga länder anser däremot att det är länder som USA som släpper ut väldigt mycket koldioxid per person som skall stå för de stora utsläppsminskningarna, i synnerhet på

**Fel! Okänt namn på**

grund av att det är dessa länder som stått för de historiska utsläppen av växthusgaser. Fattiga länder anser sig ha rätt att öka sina utsläpp för att kunna bekämpa fattigdomen i sina länder. USA släpper ut 20 ton koldioxid per person medan Kina släpper ut ca 3,5 ton. Hela Afrika släpper ut som ett medelvärde mindre än 2 ton koldioxid per person och år och hela Latinamerika släpper ut strax över 2 ton.

Enligt principen om rättvist miljöutrymme skall jordens begränsade resurser vara rättvist fördelade mellan alla människor inom ramarna för naturens långsiktiga bärkraft. Därför bör fattiga länder få öka sina utsläpp för att kunna bekämpa fattigdomen, medan rika länder måste minska sina utsläpp. Utsläppsnivåerna i fattiga och rika länder måste närma sig varandra. På lång sikt behöver dock alla världens länder begränsa sina utsläpp av växthusgaser.

Internationella per capita-mål skulle bättre kunna styra mot att ett mer globalt rättvist miljöutrymme skapas. Vänsterpartiet föreslår att Sverige skall vara pådrivande för att internationella krav på utsläppsminskningar i högre utsträckning skall ta hänsyn till per capita-utsläpp, dvs. hur stora utsläppen är per person och år, exempelvis genom antagande av internationella per capita-mål. Detta bör ges regeringen till känna.

## 8 Internationella klimatåtgärder

### 8.1 Klimatbistånd

Det är de redan fattiga länderna i världen som kommer att drabbas värst av klimatförändringarna. FN:s klimatpanel bedömer att vissa delar av Afrika kommer att drabbas av minskad matproduktion med upp till 50 procent redan till 2020. Fattiga länder har inte heller de resurser som krävs för att möta förändringarna i klimatet. Alla rika länder har ett stort ansvar att bistå fattiga länder med förebyggande åtgärder för att möta klimatförändringarnas effekter samt ge akut bistånd vid klimatkatastrofer.

I dag uppgår miljöbiståndet (sektorn Naturresurser och miljö) till ca 2 miljarder kronor, vilket är knappt 13 procent av det sammanlagda biståndet. Vi föreslår att klimatbiståndet till fattiga länder förstärks kraftigt. Vänsterpartiet föreslår i motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 7 en satsning på klimatbistånd på 500 miljoner kronor 2008, 1 miljard kronor 2009 och 1,5 miljard kronor 2010 utöver den föreslagna biståndsramen.

### 8.2 Internationella klimatinvesteringar

Sveriges internationella klimatinvesteringsprogram (Siclip) innebär att svenska staten i samarbete med statliga myndigheter i andra länder investerar i olika miljöprojekt som minskar utsläppen av växthusgaser. Mottagarländerna får ny miljöteknik och kunskap som kan underlätta en modernisering och effektivisering av industrin och energisektorn.

I exempelvis västra Kina, den mindre utvecklade delen av landet, går pengarna till energieffektiviseringsprojekt inom elproduktion. I Brasilien finns projekt för kraftvärmeproduktion av biomassa (restprodukter av sockerrör). I Indien går medlen till biobränslebaserad elproduktion. Projekt finns även i Rumänien, Estland, Ukraina och Ryssland, och ett projekt i Botswana är på gång. Arbete pågår för att fler afrikanska länder skall kunna delta.

Sveriges internationella klimatinvesteringsprogram använder sig av Kyoto-protokollets projektbaserade flexibla mekanismer Clean Development Mechanism (CDM) samt Joint Implementation (JI). Dessa innebär att när ett land minskar utsläppen utomlands kan det köpa utsläppskrediter och använda dem för att uppnå sitt eget internationella klimatåtagande. Hittills har Sverige inte använt sig av denna möjlighet. Vi anser dock att Sverige skall börja använda dessa för att uppnå ett helt nytt klimatmål som vi vill införa, Begränsad klimatpåverkan i andra länder. Vänsterpartiet satsar dubbelt så mycket som regeringen, sammanlagt 100 miljoner kronor per år, på Insatser för internationella klimatinvesteringar 34:13 i motion med anledning av prop. 2007/08:1 Utgiftsområde 20.

Sverige bör ytterligare öka satsningarna på Sveriges internationella klimatinvesteringsprogram (Siclip). Detta bör ges regeringen till känna.

### 8.3 Klimattullar

USA och Australien har inte antagit Kyotoprotokollet trots att dessa länder står för en betydande del av världens utsläpp och dessutom ökar sina utsläpp. Dessa länders företag gynnas framför t.ex. Europas företag som betalar nationella klimat- och energiskatter. Införandet av en klimatskatt gentemot länder som vägrar minska utsläppen av växthusgaser vore fullt möjligt inom ramen för Världshandelsorganisationens (WTO) regelverk, menar Världsbankens tidigare ordförande Joseph Stiglitz (Making Globalization Work, 2006). WTO tillåter subventioner – att företag inte betalar hela kostnaden för produktionen – endast i begränsade fall (jordbrukspolitiken). Att inte betala skada för miljön är en subvention enligt Stiglitz. Därför borde Japan, Europa och andra som skrivit under Kyotoprotokollet omedelbart anmäla frågan till WTO för orättvisa subventioner, menar Stiglitz. I november 2006 krävde Frankrike en klimatskatt inom EU på varor importerade från länder som inte har formella utsläppsåtaganden enligt Kyotoprotokollet. En sådan skatt skulle påverka USA och även utvecklingsländer såsom Kina och Indien. Stiglitz vill emellertid att man i ett första steg tar itu med USA:s utsläpp och först senare hanterar utvecklingsländers utsläpp.

Sverige bör agera för att länder snarast skall kunna införa klimattullar gentemot i-länder som vägrar delta i det internationella klimatsamarbetet. Intäkterna från tullarna kan användas till klimatrelaterade åtgärder, exempelvis en klimatfond. Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

## 9 Sektorsövergripande nationella klimatåtgärder

### 9.1 1 procent av BNP till klimatåtgärder

Vänsterpartiet har som mål att satsa motsvarande 1 procent av BNP på klimatåtgärder till 2010. Det skulle vara den ambitionshöjning som klimatfrågan kräver och förtjänar. Åtgärderna skall syfta till att minska utsläppen av växthusgaser samt minska klimatförändringarnas effekter i såväl Sverige som utomlands. Självklart skall kärnkraft inte ingå i åtgärderna. Enligt Sternrapporten (Stern Review – The Economics of Climate Change, 2006) krävs åtgärder motsvarande cirka 1 procent av den globala bruttonationalprodukten (BNP) för att undvika de värsta konsekvenserna av klimatförändringarna. Om världens länder däremot inte agerar kan kostnaderna för klimatförändringarna uppgå till 5–20 procent av BNP.

Staten bör i sin statsbudget satsa motsvarande 1 procent av BNP på klimatåtgärder som ett slags klimatförsäkring för framtiden. Detta bör ges regeringen till känna.

### 9.2 Klimatinvesteringsprogrammet

Vi motsätter oss starkt regeringens beslut att avveckla Klimatinvesteringsprogrammet (Klimp), som har bidragit kraftfullt till att minska de svenska utsläppen av växthusgaser. Enligt Naturvårdsverkets utvärdering leder Klimp till stora minskningar av utsläppen av växthusgaser och dessutom miljöförbättringar inom ramen för flera av de 16 nationella miljökvalitetsmålen. Årets bidrag till klimatinvesteringar beräknas ge dubbelt så stor klimatnytta per bidragskrona jämfört med när systemet infördes 2003. Klimatinvesteringsprogrammet bör behållas och förstärkas så att dess anslag uppgår till ca 700 miljoner kronor per år. Detta bör ges regeringen till känna.

En särskild Trafik-klimp bör införas i Klimatinvesteringsprogrammet, med riktade och kraftiga miljöinsatser inom transportsektorn. Dessa medel kan sedan användas på lokal nivå till exempelvis förnybara drivmedel, kollektivtrafik, ändrad trafikplanering, cykelvägar samt som stöd till konvertering från bensin/diesel till etanol och biogas. Regeringen bör återkomma med förslag på hur Trafik-klimp ska kunna införas i Klimatinvesteringsprogrammet. Detta bör ges regeringen till känna.

Många kommuner har aldrig sökt Klimpmedel bland annat för att de inte har resurser att göra en sådan ansökan. Naturvårdsverket och Energimyndigheten föreslår därför att det skall utredas om det krävs någon ytterligare statlig insats för att ge incitament till kommunernas klimatarbete. Regeringen bör tillsätta en utredning om ytterligare statliga insatser för kommunernas klimatarbete. Detta bör ges regeringen till känna.



### 9.3 Insatser för klimatsäkerhet i Sverige

Enligt Klimat- och sårbarhetsutredningens första delrapport (SOU 2006:94) är riskerna för översvämningar med allvarliga konsekvenser stora. Om hundra år skulle exempelvis Mälaren kunna svämma över så att bland annat Stockholms riddarholmstunnel för all järnvägstrafik söderut, den så kallade getingmidjan, och delar av vägar vid Tegelbacken och i Gamla stan skulle översvämmas. Totalt skulle 840 000 kvadratmeter bostäder, kontor och service drabbas av översvämningar vid Mälaren. Många industrier, förorenad mark samt jord- och skogsbruksmark skulle hamna under vatten. Avloppssystemet, vattenkvaliteten och vattenförsörjningen skulle påverkas negativt. I det värsta scenariot slås elförsörjningen och avlopps nätet för centrala Stockholm ut. I det fallet stoppas även järnvägs- och tunnelbanesystemet. Därför är det nödvändigt att införa kraftfulla åtgärder för att minska riskerna. Beredskapen måste höjas kring översvänningsfrågorna hos kommuner och verksamhetsutövare. Det bör utformas en strategi för att stärka Sveriges klimatsäkerhet, dvs. säkerheten för att möta klimatförändringarnas effekter. Detta bör ges regeringen till känna.

Med anledning av detta inför vi en ny anslagspost, Insatser för klimatsäkerhet, för att förstärka klimatsäkerheten i motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 20. Vi satsar 50 miljoner kronor 2008, 75 miljoner kronor 2009 och 100 miljoner kronor 2010 för att starta detta förebyggande arbete.

Stabila trygghets- och försäkringssystem är viktiga för ett fungerande samhälle. De klimatförändringar som sker skapar självklart oro och allt skall göras för att förhindra och stoppa dessa. Tyvärr kommer vi nog att få se många naturkatastrofer framöver även i Sverige. Översvämningar, stormar, jordskred och skogsbränder är bara några exempel på vad som kan drabba såväl samhället som den enskilde mycket hårt. I Norge tas en avgift på 0,11 promille ut på alla objekt som försäkras mot brand för att täcka kostnader som kan uppstå vid en naturkatastrof. Även den norska staten avsätter pengar i en fond för naturkatastrofer för de objekt som inte kan brandförsäkras, exempelvis broar och vägar. Vänsterpartiet anser att även Sverige behöver ett liknande system. Vi föreslår därför att en utredning tillsätts som ska ha till uppgift att se över de regelverk som idag gäller i syfte att skapa ett liknande system som i Norge. Läs mer om detta i motion Naturkatastrofförsäkring 2007/08:Fö201.

### 9.4 Klimat- och energiforskning

Det finns starka skäl för en ökad samordning och fokusering av den svenska klimatforskningen. I dag sker klimatforskningen bl.a. på Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas), SMHI:s Rossby Center samt Stockholms internationella miljöinstitut. Energiforskningen administreras av Energimyndigheten. Formas har sedan flera år tillbaka visat på behovet av att samordna den svenska klimatforskningen. Vänsterpartiet föreslår att det skall inrättas ett nytt klimatsekretariat för samordning av klimatforskningen. Sekretariatet skall utforma förslag till prioriterade forsknings-

## Fel! Okänt namn på

program och samordna befintliga forskningsprogram, skapa mötesplatser för forskare från olika discipliner nationellt och internationellt samt kommunicera kunskap och behov av kunskap till nationella intressenter. Sekretariatet skall även initiera samarbete med andra organisationer samt vara ett forum för dialog mellan skilda intressenter även utanför forskningen såsom myndigheter, näringsliv och internationella kontakter. Sekretariatet kan även arbeta för ett utökat forskningssamarbete inom klimatkonventionen som kan ge ökad kunskaps- och tekniköverföring till utvecklingsländerna. Detta bör ges regeringen till känna.

Vänsterpartiet höjer anslaget till Formas med 60 miljoner kronor per år i motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 20. Medlen skall användas såväl till det nya klimatsekretariatet som till utökad klimatforskning. Vi stöder även regeringens höjning av medlen till Rosaby Centers klimatforskning med 24 miljoner kronor 2008–2010 i motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 20.

Det finns ett stort internationellt behov av att forska i miljövänlig energi. Solenergi, förgasningsteknik, motorer, värmepumpar, vindkraft, vågenergi, energilagring och många andra områden har goda kommersiella utvecklingsmöjligheter. Behoven är nästan oändliga. Därför föreslår vi höjda anslag för energiforskning och särskilt med fokus på framtida näringsliv med sammanlagt 910 miljoner under perioden 2008–2010 (se motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 21).

Staten bör även stödja både forskning och uppförande av pilot- och demonanläggningar som tillverkar förnybara drivmedel. Vi föreslår därför i motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 21 att ytterligare 100 miljoner kronor per år går till forsknings-, utvecklings- och demonstrationsinsatser av förnybara drivmedel.

## 9.5 Klimatanpassa offentlig upphandling

Vänsterpartiet är av den principiella uppfattningen att verksamheter som drivs av svenska folkets gemensamma skattemedel skall drivas och bidra till att forma samhället i ekologiskt, socialt, ekonomiskt och kulturellt hållbar riktning. Varje år köper vi i Sverige, med offentliga medel, varor och tjänster för runt 400 miljarder kronor.

Offentlig upphandling i Sverige regleras i lagen (1992:1528) om offentlig upphandling, LOU, vilken i sin tur baseras på EG-direktiv. Från och med den 1 februari 2006 gäller nya EG-direktiv på området, direktiv 2004/17/EG om vatten, energi, transporter och posttjänster samt direktiv 2004/18/EG om offentlig upphandling av byggtjänster, varor och tjänster. Direktiven ger möjlighet, men inte skyldighet, att ställa miljökrav vid upphandling. I enlighet med EG-direktiven kan miljökrav ställas inom upphandlingens olika faser: kvalificeringskrav, utvärderingskriterier och särskilda kontraktsvillkor under verkställandefasen. Upphandlingen skall göras på ett transparent sätt, och kraven ska vara proportionerliga och överensstämmande med övriga grundläggande EG-rättsliga principer.

Med anledning av EU:s nyligen antagna klimatmål, att minska utsläppen av växthusgaser med på 20 procent till 2020 från 1990 års nivå och mot bakgrund av att utsläppen från transporter ökat dramatiskt både i Sverige och inom övriga EU-länder, anser vi det lämpligt att klimatanpassa upphandlingen genom att i systemet öppna för hänsyn till koldioxidutsläpp och avstånd. Detta skulle utgöra ett viktigt verktyg för att minska transporter. Att vid en upphandling välja mellan jämförbara likvärdiga alternativ men hindras att välja det närmaste i avstånd menar vi i grunden är ett systemfel. De grundläggande principer för offentlig upphandling som utgår från likabehandling och icke-diskriminering samt EU:s princip om fri rörlighet av varor och tjänster utgör grunden för den sanslösa ökningen av transporter i EU och motverkar både minskade klimatutsläpp från transportsektorn och hindrar en hållbar samhällsutveckling. Regeringen bör inom EU:s regelverk verka för att det inom offentlig upphandling av klimatskäl skall vara möjligt att ta hänsyn till koldioxidutsläpp samt avstånd. Detta bör ges regeringen till känna.

## 9.6 Skatteväxling

En viktig styreffekt mot miljövänligare verksamhet och beteenden nås genom att sätta rätt pris på miljöpåverkan. Vi vill fortsätta den gröna skatteväxlingen som både höjer skatter på transporter och annat miljöbelastande samtidigt som vi sänker skatter för låginkomsttagare och för dem som bor i glesbygd. För 2008 motsvarar vårt förslag en ökning med 3,4 miljarder kronor (se tabell 1 nedan).

För en minskad klimatpåverkan höjer vi skatterna på bensin och diesel så att höjningen 2010 uppgår till 75 öre. Dessutom vill vi ha en skatteväxling för dieselmotorer, vilket innebär en höjning av dieselskatten med tio öre varje år samtidigt som vi sänker fordonsskatten för diesel med motsvarande summa. En klimatskatt införs för inrikesflyget. Vi inför även en miljöavgift på fluorerade växthusgaser, ett nytt cykelavdrag samt en försäljningsskatt på nya bilar.

För en bättre havsmiljö sänker vi skatten på alkylatbensin, vilket delvis växlas mot ett införande av en ny båtskatt. För minskad övergödning och spridning av kemikalier höjer vi även skatten för bekämpningsmedel och handelsgödsel.

För att kompensera hushållen för de höjda miljöskatterna ger vi ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd, vi sänker fordonsskatten för bilägare i glesbygd samt sänker skatten för dem som endast betalar kommunalskatt.

Fel! Okänt namn på

**Tabell 1: Vänsterpartiets förslag till skatteväxling (miljoner kronor)**

<b>Skattehöjningar</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Diesel (55–65–75 för miljöklass 1–3)		410	820
Diesel (0–10–20 för miljöklass 1–3)		410	820
Bensin (29–50–75)		1 000	2 200
Försäljningsskatt bilar	300	600	600
Klimatskatt inrikesflyg	700	1 400	1 400
Bekämpningsmedel och handelsgödsel	80	80	80
Miljöavgift fluorerade växthusgaser	100	100	100
Höjd fordonskatt på grund av ökad koldioxidrelation	30	30	30
Båtskatt		25	25
<b>Summa (avrundat)</b>	<b>3 400</b>	<b>6 000</b>	<b>8 100</b>
<b>Skattesänkningar</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Inkomstskattesänkning	2 800	4 400	6 000
Sänkt fordonskatt diesel (bil + lastbil)		410	820
Sänkt fordonskatt glesbygd	60	60	60
Cykelavdrag	45	90	90
Kollektivtrafik glesbygd	500	1 000	1 000
Sänkt koldioxidskatt på grund av ökad koldioxidrelation	30	30	30
Sänkt skatt alkylatbensin		25	25
<b>Summa (avrundat)</b>	<b>3 400</b>	<b>6 000</b>	<b>8 100</b>

## 9.7 Klimattrampa till jobbet

Nästan hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än 5 kilometer. Arbets- och tjänsteresorna utgör drygt hälften av resorna. Ett sätt att stimulera människor att ställa bilen och välja att cykla till arbetet är ge en cykel till de anställda. Men om en arbetsgivare vill ge en cykel till en anställd idag beskattas detta som en förmån för den anställda. Det innebär att arbetsgivare och den anställda (förmånstagaren) måste betala arbetsgivaravgifter respektive inkomstskatt på beloppet. För att stimulera klimatvänligt resande slopar Vänsterpartiet arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen i de fall där arbetsgivare köper cyklar till de anställda med syfte att de skall börja cykla till och från arbetet. Såväl klimatet som människors hälsa vinner på detta.

## 9.8 Ökat stöd miljöorganisationers klimatarbete

De ideella miljöorganisationerna har en viktig roll för att påverka samhället att bli mer klimatvänligt. För 2007 har Naturvårdsverket beviljat bidrag på 8,4 miljoner kronor till 23 miljöorganisationer. Av de utdelade medlen har ca 3 miljo-

ner kronor gått till direkt klimatarbete. Vänsterpartiet föreslår att de ideella miljöorganisationerna skall ges ökat stöd för att arbeta med klimatprojekt. Detta bör ges regeringen till känna.

I motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 20 ökar vi stödet till miljöorganisationer med 2 miljoner kronor per år 2008–2010. Dessa medel skall gå till klimatrelaterad verksamhet.

## 10 Klimatåtgärder för flyg och sjöfart

Vänsterpartiet anser att alla transportslag skall bära sina samhällsekonomiska kostnader och det även på lång sikt. Det är inte acceptabelt att överlämna kostnader till nästa generation. Tillväxt och regional utveckling är viktigt, men det får inte ske genom åtgärder som är ekologiskt ohållbara. Alla förslag i detta kapitel beskrivs mer utförligt i motionerna Flyget och miljön (2007/08:T412) och Sjöfarten (2007/08:T326).

### 10.1 Skatt på internationellt flyg

I dag är flygfotogen (som används av stora luftfartyg) och flygbensin (som i princip bara används i små privatplan) befriade från koldioxid- och energiskatt. Internationella konventioner sätter stopp för att beskatta flygbränsle på utrikesflyg. I Chicago-konventionen från 1944 sägs att undertecknande stater inte får beskatta bränsle som redan befinner sig ombord på annat lands flygplan som flyger till eller från avtalslutande stat eller genom dess luftrum. Denna överenskommelse har sedan lett till att skattebefrielsen på bränsle har skrivits in i olika bilaterala avtal. Det betyder ofta att staterna förbinder sig att inte påföra skatt på in- eller utförsel av bränsle men även att tankning av bränsle är befriat från skatter eller avgifter. Detta system är en förlegad ordning och bör omgående förändras. Regeringen bör kraftfullt agera för att ICAO (International Civil Aviation Organization) tillser att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjligt.

### 10.2 Luftfarten i klimatkonventionen

Den internationella flygtrafiken omfattas tyvärr inte av Kyotoprotokollet när det gäller utsläpp av växthusgaser. Ändå är det på en internationell nivå en förändring måste ske eftersom den internationella flygtrafiken är svår att miljöbeskatta om så inte sker i flera länder samtidigt. Sverige bör agera i såväl EU som FN för att luftfartens klimatpåverkan skall bli en del av den internationella klimatkonventionen efter 2012.

Fel! Okänt namn

### 10.3 Klimatskatt på inrikesflyget

I motsats till utrikesflyg är det tillåtet att beskatta inrikesflyg, men trots det är flygfotogen och flygbensin befriade från både punkt- och mervärdesskatt. Vi vill införa en klimatskatt på inrikesflyg i form av en start- eller landningsavgift som skulle öka incitamentet att fylla planen och därmed minska påverkan på miljön.

Vårt förslag till klimatskatt för inrikesflyget ökar kostnaderna för dessa inrikes flyglinjer. För att inte åstadkomma en negativ regional utveckling föreslår vi att Rikstrafiken kompenseras för klimatskattens effekter. För att möjliggöra att ett sådant förslag avsätter vi 75 miljoner kronor på årsbasis till Rikstrafiken fr.o.m. den 1 juli 2008 (se motion 2007/08:T529 med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 22).

### 10.4 Mer miljöanpassat flyg

Det behöver tas fram ett samlat förslag till hur flygtrafiken kan minska sin miljöpåverkan genom till exempel motorförbättringar, bränsle, maximalt utnyttjande av passagerare och platskapacitet, kortare och miljöanpassad tid i luften m.m. Regeringen bör undersöka hur nya miljövänligare flygbränslen kan utvecklas och påskynda processen med att godkänna miljövänligare flygbränslen.

### 10.5 Kilometerskatt för sjöfarten

Sjöfartens drivmedel är undantagna från energi- och koldioxidskatt. Bakgrunden är föråldrade internationella konventioner och avtal. Det är högst rimligt att sjöfartens bränsle miljöbeskattas enligt samma principer som övriga transportslag. Sverige bör därför agera för en kilometerskatt för sjöfarten. Förslaget behöver analyseras vidare, och det är väsentligt att det genomförs av alla eller nästan alla länder runt Östersjön. Vi anser att regeringen bör utreda hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas.

### 10.6 Inför miljödifferenterade hamnavgifter

Det behöver införas krav på att alla hamnavgifter skall vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan. Alla hamnar, även de på västkusten, bör ta ut hamnavgifter som är mer miljöstyrande. Regeringen bör därför ta fram ett lagstiftningsförslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan.

## 11 Klimatåtgärder för industrin

Även industrin måste minska sina utsläpp. I dag står den svenska industrin för drygt en tredjedel av de svenska utsläppen, och enligt prognoserna kommer utsläppen att öka. Vi föreslår att åtgärder vidtas för att begränsa även industrins utsläpp. Läs om detta även i motion Mot en säker och hållbar energiförsörjning (2007/08:N377).

### 11.1 EU:s system för handel med utsläppsrätter

I den första perioden av EU:s system för handel med utsläppsrätter (2005–2007) har en rad brister med systemet uppenbarats. Utsläppstaket för de inledande åren har varit för generöst, men även metoden för tilldelning av utsläppsrätter har kritiserats. Det är positivt att det kommer att ske en sänkning av det tillåtna utsläppsutrymmet mellan den första handelsperioden (2005–2007) och den andra handelsperioden (2008–2012), men systemet bör skärpas ytterligare. Sverige bör vara drivande för att utsläppsrätterna skall tilldelas restriktivt och helst via auktionering. Detta bör ges regeringen till känna.

### 11.2 Miljöavgift på fluorerade växthusgaser

Utsläppen av fluorerade växthusgaser (F-gaser) har fördubblats 1990–2005. Sedan 90-talet har man försökt ersätta klor-fluor-kol-föreningar som t.ex. freon med F-gaser. De används bl.a. som köldmedium i kyl-, frys- och klimat-anläggningar, som isoleringsmedium vid tillverkning av olika plaster och som isolerande gas i elektrisk utrustning. Dessa gaser har en mycket kraftig växthuseffekt och en lång livslängd i atmosfären. Därför är det viktigt att begränsa utsläppen av dem för att vi skall nå våra uppsatta miljömål. De fluorerade växthusgaserna omfattas av Kyotoprotokollet.

Naturvårdsverket och Energimyndigheten föreslår i sin senaste utvärdering av Sveriges klimatstrategi att en miljöavgift på F-gaser införs. Avgiften föreslås till 190 kr per kg koldioxidekvivalent att tas ut vid import av en fluorerad gas eller import av produkt som innehåller fluorerad gas. En avgift i nivå med den nedsatta koldioxidskatten för tillverkningsindustrin (190 kr per kg koldioxid) skulle enligt myndigheterna åstadkomma en minskning av dessa utsläpp till en kostnad i paritet med vad som görs för att minska koldioxidutsläppen i sektorer som betalar den reducerade nivån på koldioxidskatten. Skatten skulle minska utsläppen med växthusgaser 0,2 megaton/år.

Vi föreslår att en lag om en miljöavgift på fluorerade växthusgaser införs. Avgiften skall införas i nivå med nuvarande koldioxidskatt för tillverkningsindustrin. Avgiften föreslås till 190 kr per kg koldioxidekvivalent att tas ut vid import av en fluorerad gas eller import av produkt som innehåller fluorerad gas. En del av avgiften skall återbetalas till användarna vid destruktion av

**Fel! Okänt namn på**

produkter som innehåller F-gaser samt täcka statens administrativa kostnader. Detta bör ges regeringen till känna.

Den årliga intäkten vid införandet beräknas till ca 100 miljoner kronor som minskar till ca 50 miljoner kronor år 2020, givet utsläpp på närmare 300 000 ton koldioxidekvivalenter. Naturvårdsverket och Energimyndigheten föreslår att återbetalning av miljöavgiften bör ske vid export av produkter innehållande F-gaser och vid destruktion. Vi vill till börja med att avsätta 20 miljoner kronor för administrationskostnader samt för återbetalning av en del av miljöavgiften vid destruktion av produkter innehållande F-gaser. Däremot vill vi inte återbetala miljöavgiften när F-gaser exporteras från landet (se motion 2007/08:MJ367 med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 20).

### 11.3 Utredning om minskade utsläpp från industrin

Industriföretagen betalar endast en marginell del av de energiskatter och avgifter som gäller för andra. Detta förhållande har motiverats av att industrin behöver internationella konkurrensförutsättningar, men minskar incitamenten till energieffektiviseringsåtgärder inom industrin och våra möjligheter att uppnå klimatmål och avveckla kärnkraften. Vi föreslår att regeringen ger Energimyndigheten i uppdrag att skyndsamt utreda förutsättningar, konsekvenser och behovet av politiska och ekonomiska incitament till industrin för att minska sin elförbrukning och användning av fossila bränslen med 25, 30, 35 respektive 40 procent till år 2020.

## 12 Klimatåtgärder för energisektorn och bostäder

Sektorn bostäder och lokaler har minskat sina utsläpp kraftigt, men det är avgörande att sektorn satsar mer på energieffektivisering och klimatsmart byggande. Samtidigt behöver vi övergå till mer miljövänliga energislag, exempelvis genom kraftiga satsningar på energiforskningen (se kap. 9). Läs mer om detta även i motionerna Mot en säker och hållbar energiförsörjning (2007/08:N377) och Centrum för energieffektivisering (2007/08:N286).

### 12.1 Satsningar på energieffektivisering

Vänsterpartiet föreslår att en ny programmyndighet, Centrum för energieffektivisering, inrättas för bättre samordning av åtgärder för energieffektivisering. I dag fördelas ansvaret för energieffektivisering på flera olika statliga myndigheter. Denna uppdelning har gjort att ansvaret för uppföljning av mål och insatser brustit. I satsningen sammanförs tidigare anslag till Energirådgivarna



och stöden för energieffektiviseringar och förnybar energi. Vi tillför dessutom extra resurser på 2,5 miljarder kronor sammanlagt över tre år.

## 12.2 Vita certifikat

Stimulera energieffektivisering genom att införa vita certifikat, som ålägger elleverantörer att effektivisera en av regeringen beslutad procentandel av vad de säljer. Det innebär att alla eldistributörer måste leverera en viss mängd energieffektivisering. På så vis skapas en marknad för handel med effektiviseringsåtgärder. Företagen kan antingen själva ansvara för energieffektiviseringen eller köpa certifikat av andra, exempelvis bostadsföretag eller företag, som har energieffektiviserat.

## 12.3 Rörlig eltaxa

Rörlig eltaxa bör införas. Alla fasta elavgifter borde slopas och elräkningen borde endast innehålla uppgift om priset per förbrukad kilowattimme, vilket skulle tydliggöra slöseri med el. Priset skulle alltså vara summan av nätavgifter, elpris och skatter. Detta skulle vara möjligt genom att elleverantörer och nätbolag sinsemellan gör upp kostnaden för att använda nätet. Ett sådant system med enbart en rörlig eltaxa borde införas för alla åretruntboenden och fasta näringsinrättningar.

## 12.4 Timvis mätning av el

Ett lagförslag bör möjliggöra för alla hushåll som så önskar att få timvis avläsning av sin elförbrukning. På flera håll har energibolag genomfört timvis avläsning av elförbrukning för konsumenten. Det är ett utmärkt sätt att ytterligare stimulera konsumenten att styra sin elförbrukning och öka motivationen för effektivisering. Då fjärravläsning av elmätare är ett problem för de elöverkänsliga bör det beaktas av nätbolagen.

## 12.5 Passivhus och lågenergihus

Bostads- och servicesektorn står för ca 40 procent av Sveriges energianvändning. När det kommer till att nyproducera bostäder med lägre energiförbrukning finns idag utvecklad teknik. Trots detta sker nybyggnation oftast enligt konventionella principer och med traditionella värmekällor. För stimulans av byggande av energisnåla hus aviserar vi ett nytt anslag på 30 miljoner kronor per år med syfte att stödja ett ökat byggande av s.k. passivhus (se motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 18).

Fel! Okänt namn

## 12.6 Skärpta byggregler vid nybyggnation och ombyggnation

För byggnadsbeståndet (ny- och ombyggnation) är normer för samhällsplaneringen och för byggnaders energiprestanda centrala då koldioxidskatten redan i dag bedöms ha tillräcklig styrning för att energianvändningen i bostadssektorn i en snar framtid i stort skall ske utan fossila bränslen, enligt Naturvårdsverket och Energimyndigheten (Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken 2006). Regeringen bör därför återkomma med förslag på skärpta byggregler avseende energihushållning, med strängare krav på uppföljning samt efterlevnad av regelverk. Detta bör ges regeringen till känna.

## 12.7 Elcertifikat

Systemet för elcertifikat bör behållas och även omfatta industrin. Elcertifikaten är ett mycket effektivt sätt att öka produktionen av förnybar elenergi. Systemet innebär att elproducenterna får ett elcertifikat för varje megawattimme förnybar el som producerats. Certifikaten säljs sedan till elanvändarna som enligt lag är skyldiga att köpa in elcertifikat motsvarande en viss andel av sin användning. Denna kvot höjs successivt år från år. Som resultat uppnås samtidigt lägre utsläpp av växthusgaser genom att förnybara bränslen används i större utsträckning. Systemet har förlängts till 2030 och har som mål att generera 17 terawattimmar till år 2016.

## 12.8 Strategi för bioenergi

En nationell strategi för bioenergi bör utvecklas för att analysera hur dess utveckling kan främjas utan att den biologiska mångfalden påverkas negativt. Detta bör ges regeringen till känna.

## 12.9 Avfallsförbränningskatten

Drygt hälften av allt hushållsavfall förbränns fortfarande. Behandling av organiskt avfall medför utsläpp av koldioxid men framför allt metan som också är en växthusgas. I juni 2006 beslutade riksdagen att fossilt kol i visst hushållsavfall skall vara skattepliktigt om det förbrukas för uppvärmning. Förutom att skapa likvärdiga villkor för olika bränslen innebär förslaget en styrning mot miljömässigt bättre utnyttjande av avfallet genom att premiera förbränning där både el och värme utvinns. Kommuner får incitament att öka återvinningen och därmed minska sina kostnader för förbränning. Det blir mer ekonomiskt intressant att sortera ut bland annat biologiskt avfall, vilket förbättrar förutsättningarna för lokal biogasproduktion. Sammantaget kan det minska de klimatpåverkande utsläppen rejält samtidigt som nya arbetstillfällen skapas inom biogasbranschen.

Det pågår emellertid en diskussion om att utveckla avfallsförbrännings-skatten för att öka sortering och återvinning ännu mer. Vänsterpartiet föreslår att regeringen bör tillsätta en utredning om huruvida det finns behov av att justera eller komplettera avfallsförbränningskatten i lag (1994:1776) samt införa en skatt på energi för att öka sortering och återvinning från t.ex. industri. Detta bör ges regeringen till känna.

## 13 Klimatåtgärder inom kollektivtrafik och järnväg

Vi vill ha en trafikpolitik där kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor och som leder till att vi får ett transportsystem som minskar miljöpåverkan både lokalt och globalt. En viktig förutsättning är att det finns en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik och järnväg, detta oberoende av om man bor i storstad eller glesbygd. Läs mer om detta i motionerna Kollektivtrafik (2007/08:T531), Klimattaxa i kollektivtrafiken (2007/08:T328) och Järnvägstrafiken (2007/08:T329).

### 13.1 Klimattaxa och ökad kollektivtrafik

Om vi verkligen menar allvar med att försöka minska privatbilismen och få fler att resa kollektivt måste vi vidta kraftfulla åtgärder för att uppnå detta. Därför tillför vi resurser för utökad kollektivtrafik med 7,5 miljarder kronor under tre år, varav 2,5 miljarder är speciellt riktade till glesbygden (se motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 22).

Som en del i att öka kollektivtrafikens andel av antalet resor vill vi att det genomförs ett storskaligt försök med klimattaxa i två län, dvs. att länsinvånarna utan kostnad kan använda sig av kollektiva färdmedel. För kunna beräkna en kostnad har vi utgått ifrån vad biljettintäkterna för Skåne och Örebro län uppgår till. Den summan, 1,4 miljarder kronor, har vi därefter avsatt för försöket. Därtill kommer 50 miljoner kronor till forskning och utvärdering varje år. Vi har också lagt till 150 miljoner kronor för inköp av bussar, som i viss mån behöver kompletteras för att försöken ska bli lyckade. Totalt blir det 1,6 miljarder kronor per år om man väljer dessa två län. Vi vill att försöket påbörjas den 1 juli 2008, vilket gör att anslaget för 2008 halveras till 800 miljoner kronor (se motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 22).

### 13.2 Reseavdrag

Det vore önskvärt att få till ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer. Vi skulle därför vilja se att regeringen tillsätter en ut-

Fel! Okänt namn på

redning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik men samtidigt inte missgynnar dem som bor i glesbygd.

### 13.3 Bygg mer järnvägar

Utifrån lokala och globala hänsynstaganden är det viktigt att ställa om till ett hållbart transportsystem och låta spårbunden trafik ta en större andel av transporterna för både person- och godstrafik. En satsning på tåg och spår leder till ett effektivare, miljövänligare, energisnålare och mer jämställt samhälle. Vi har tidigare (i samarbete med s och mp) fått igenom att 107 miljarder kronor skall investeras i nya järnvägar mellan 2004–2015. Det är en omfattande och framåtsyftande satsning. Men nu saknas det 12 miljarder kronor, och 70 järnvägssatsningar hotas att flytta långt i framtiden. Därför tillskjuter vi 12 miljarder kronor under en 8-årsperiod, dvs. 1,5 miljarder kronor per år. Dessutom ökar vi investeringarna med ytterligare 2,5 miljarder kronor per år i enlighet med Banverkets förslag om +50-nivå. Vi avsätter också 5 miljarder kronor för att säkerställa Citybanans byggnation. Med ökad spårkapacitet förbättras kommunikationerna i både Stockholm och landet som helhet. Regeringen vill låta kommuner och landsting vara med och finansiera den ökade kostnaden. Vi ser ingen som helst anledning att vissa medborgare i Sverige skall påföras extra kostnader för något som så uppenbart är en nationell investering. Sammanlagt betyder det att vi under perioden 2008–2019 ökar investeringarna till järnvägarna med 42 miljarder kronor (se motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 22).

### 13.4 Minska tåg förseningarna

Banverket har uppskattat att det fram till 2015 saknas 8 miljarder kronor till investeringar av banunderhåll om tåg förseningarna skall minska med minst 50 procent. Vi avsätter därför 1 miljard kronor per år till ökat banunderhåll under åtta års tid. Banverket har även flaggat för att 17 järnvägssträckor skall läggas ned på grund av bristande anslag till underhåll. Vi avsätter därför 250 miljoner kronor i fyra år för att säkerställa att dessa banor finns kvar (se motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 22).

### 13.5 Investeringsbudget

Om staten använder en investeringsbudget och lånefinansierar investeringarna i stället för att direktavskryva dem frigörs stora resurser. Budgetlagen bör ändras så att huvudprincipen för infrastrukturinvesteringar skall vara att staten upptar lån hos Riksgäldskontoret i stället för att sådana finansieras via anslag. Det är märkligt att staten inte har en investeringsbudget som exempelvis kommuner, landsting och företag har.

## 13.6 Kombiterminaler

Det är nödvändigt att ta bort hindren för överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg genom att bygga fler kombiterminaler.

# 14 Klimatsmart samhällsplanering

För att minska utsläppen av växthusgaser är det avgörande att vi får en samhällsplanering som minskar behovet av biltransporter. Läs om detta även i motionerna Miljöanpassad vägtrafik (2007/08:T327) och Järnvägstrafiken (2007/08:T329).

## 14.1 Regional planeringssamordning

Samhällsplaneringen på regional och lokal nivå behöver i större utsträckning stimulera till en samhällsstruktur som främjar resurssnåla fordon. Regeringen bör återkomma med lagförslag som stärker den regionala samordningen på ett sådant sätt att transportarbetets miljöpåverkan kan minska på regional nivå. Miljövårdsberedningen har framfört att ett minimikrav när det gäller den regionala framförhållningen är att regionala planer analyseras utifrån bebyggelse- och transportperspektiv. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag som ställer krav på att de regionala planerna konsekvensanalyseras utifrån bebyggelse och transportperspektiv.

## 14.2 Transporthierarki

Vänsterpartiet vill att det införs en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som skall prioriteras och som skall genomsyra beslut som rör kommunikationer. Vid behov av kommunikation måste man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att fysiskt förflytta sig. Om det finns behov av att förflytta sig i det fysiska rummet bör man i första hand använda sig av gång eller cykel. Är det inte möjligt skall kollektiva transportmedel användas såsom buss, spårtrafik och järnväg. Därefter kommer vägtransporter och då i första hand de som drivs med drivmedel som inte påverkar miljön negativt. I sista hand ska flyg användas.

## 14.3 Transportplaner

Ställ krav på transportplaner för ett minskat transportbehov och miljövänligare resor då nya bostadsområden och arbetsplatser skall byggas. Vid större exploateringsprojekt finns det krav på att exploatör skall visa på vilka miljökonsekvenser förslaget får i samband med en ändrad markanvändning. Däre-

**Fel! Okänt namn på**

mot behöver en exploatör inte redovisa vilka transportbehov som uppkommer i och med exploateringen. Exploatören behöver över huvud taget inte ta ansvar för hur man kan minimera eller styra transportslag så att det ger en positiv effekt på miljö och hälsa. Det här minskar ju självklart möjligheterna att få effektiva och miljövänliga transporter. Vänsterpartiet anser att kommunerna skall kunna ställa krav på att det upprättas transportplaner i samband med detaljplaneringen.

#### 14.4 Levande stadscentrum

Vi vill stärka utvecklingen mot levande stadscentrum med utbyggd samhälls-service och motverka etablering av externa köpcentrum som ökar beroendet av bil och därmed utsläppen. Ett moratorium mot nya externa köpcentrum bör införas till dess att ny lagstiftning finns på området.

#### 14.5 Hastigheter på vägarna

Vi vill sänka medelhastigheten på vägarna genom att införa fler hastighetsövervakningskameror och genom att inte tillåta högre hastigheter, som regeringen nyligen drivit igenom i riksdagen. Sänkta medelhastigheter skulle innebära såväl ökad trafiksäkerhet som minskade koldioxidutsläpp.

#### 14.6 Miljöpolicy för statliga myndigheter

De statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm och låta varje myndighet anta en miljöpolicy.

### 15 Klimatåtgärder som gör det dyrare att köra fossilt

För att minska utsläppen från bilismen är det nödvändigt att höja skatterna för fossila drivmedel och fordon. Läs om dessa förslag även i motionen Miljöanpassad vägtrafik (2007/08:T327).

#### 15.1 Drivmedelsskatter för bensin och diesel

Energimyndigheten och Naturvårdsverket har i en gemensam rapport, som ett underlag till utvärderingen av Sveriges klimatstrategi, föreslagit att koldioxidskatten höjs med 75 öre. Detta gör de naturligtvis mot bakgrund att vi skall nå de politiskt uppsatta miljömålen både globalt och lokalt. Sika, Statens

Institut för Kommunikationsanalys, har även nyligen presenterat en rapport som pekar på att vi måste höja skatten på bensin och diesel med 2 kr/liter om vi vill nå det transportpolitiska målet om att vägtrafiken inte skall släppa ut mer koldioxid 2010 än vad som gjordes 1990. Det är ett sektorsmål som vi kämpat mycket för. Även Vägverket har i en rapport från 2004 föreslagit en höjning med 2 kr/liter om vi vill uppnå sektorsmålet. I dag är utvecklingen tyvärr den motsatta. Vägtrafiken har tvärtemot andra sektorer ökat sina utsläpp sedan 1990 med ca 10 procent, trots fler energieffektivare bilar.

Utifrån höga ambitioner på miljö- och klimatområdet är dessa myndigheters förslag och slutsatser viktiga att beakta. Vänsterpartiet anser därför att det krävs en höjning av bensin- och dieselskatten med 75 öre under tre år. Vi föreslår därför i vår budgetmotion 2007/08:Fi276 en sådan höjning.

En höjning av drivmedelsskatter ger dock oönskade effekter för dem med låga inkomster och för dem som bor i glesare bygder. Därför gör vi en skatteväxling så att dessa grupper inte drabbas så hårt. Det sker bl.a. genom sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (i snitt 700 kr högre skatt för en bil) och genom ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd. Vi utvecklar våra förslag i budgetmotionen 2007/08:Fi276.

## 15.2 Energiskatt på dieselbränsle

Vi vill att energiskatten på dieselbränsle skall höjas successivt till en med bensin likvärdig beskattning samtidigt som den höjda fordonsskatten för dieslbilar sänks. Det är även helt i linje med vad Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Miljövårdsberedningen har föreslagit. Det är bra att regeringen har tagit ett steg i den här riktningen, men vi vill ta ytterligare steg och successivt höja dieselskatten med 10 öre per år. Vi föreslår därför i Vänsterpartiets budgetmotion 2007/08:Fi276 med anledning av prop. 2007/2008:1 att det påbörjas en successiv upptrappning av dieselskatten med 10 öre per år fr.o.m. 2009. Samtidigt sänker vi fordonsskatten för dieselfordon. På så sätt styr vi mot ett högre pris på den rörliga transportkostnaden och ett lägre på den fasta transportkostnaden.

Regeringen gör en liknade konstruktion för år 2008, men kompenserar bara dieselpersonbilarna. Vänsterpartiet finner inga sakliga skäl för att tunga fordon inte skall ingå i denna växling och avsätter medel för att även möjliggöra en sänkning av fordonsskatten för tunga fordon.

## 15.3 Kilometerskatt för tunga fordon

Vänsterpartiet ser det som oerhört angeläget att det fattas ett beslut i riksdagen om att ett system för kilometerskatt för tunga fordon träder i kraft senast den 1 januari 2011. Det är lastbilstransporterna som stått för den största delen av trafikökningen på vägarna. En kilometerskatt effektiviserar utnyttjandet av infrastrukturen och styr mot minskade vägtransportvolymmer eftersom skatten

**Fel! Okänt namn på**

tas ut efter de rörliga kostnaderna. Kilometerskatt finns idag i Schweiz, Tyskland, Österrike, och i Storbritannien finns det planer på att införa en sådan.

## 15.4 Fordonsskatt

Vänsterpartiet vill göra fordonsskatten för nya bilar ännu mer koldioxidbaserad. Vi anser att man skall utreda om fordonsskatten för även äldre bilar kan göras koldioxidbaserad, vilket den inte är idag. En mer koldioxidbaserad skatt innebär att ju mindre koldioxid din bil släpper ut, desto mindre skatt betalar du, och tvärtom.

Naturvårdsverket och Energimyndigheten föreslår i sin utvärdering av den svenska klimatstrategin att de bränsle- och dieselfaktorer som idag används vid beräkning av fordonsskatten på dieslbilar bör ses över. Vi stöder detta och vill att bensin- och dieselskatt skall baseras på tre komponenter: koldioxidutsläpp, energieffektivitet samt övriga miljöegenskaper. Det skulle betyda att bensin har ett högre värde för koldioxid medan diesel ett högre för övriga miljöegenskaper.

## 15.5 Förmånsbeskattning

Eftersom så många nya personbilar köps av företag är det viktigt att förmånssystemet har koppling till miljöpåverkan. I dag finns det vissa fördelar med att skaffa miljöbil. Reglerna betyder att man kan få mellan 60 och 80 procent nedsättning om man har en miljöbil.

Naturvårdsverket har undersökt vilka miljöeffekterna blir om Sverige skulle ha ett liknade system som Storbritannien införde 2002. Storbritanniens utgångspunkter var att minska klimatpåverkan och förbättra den lokala luftkvaliteten. Resultatet av Naturvårdsverkets analys visar att koldioxidutsläppen skulle minska med nästan 4 procent, vilket måste anses vara högt för en enskild åtgärd. Den goda effekten uppstår eftersom uppskattningsvis 25 procent av nybilsförsäljningen är förmånsbilar.

Vänsterpartiet anser att förmånssystemet skall ändras så att det baseras på bilarnas miljöpåverkan. Regeringen bör därför införa Naturvårdsverkets förslag till koldioxidbaserat förmånsskattesystem, vilket kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet.

## 15.6 Försäljningsskatt på nya personbilar

Inför en miljöbaserad försäljningsskatt på nya personbilar. Sverige är ett av få EU-länder som inte har en försäljnings- eller registreringsavgift. Miljövårdsberedningen, miljöorganisationer och Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion för hushållen (SOU 2005:51; Bilen, biffen och bostaden) anser att Sverige skall införa en försäljningsskatt. Vi inför denna skatt i vårt budgetförslag.



## 15.7 Trängselavgifter

Låt de kommuner som vill införa trängselavgifter för vägtrafik göra det, och låt dem använda inkomsterna för att finansiera satsningar på kollektivtrafik. Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett stort miljöhot som måste åtgärdas. En kommun kan dock inte själv bestämma att införa trängselskatt. För att det skall vara möjligt krävs enligt vissa bedömare en ändring av grundlagen, vilket i sin tur kräver två riksdagsbeslut med val emellan. I väntan på detta bör en kommun som så önskar få möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen.

Eftersom det råder en viss oklarhet om riksdagen kan delegera till kommuner att införa trängselavgifter eller om det måste till en ändring av grundlagen anser vi att regeringen skall utreda hur det egentligen förhåller sig. Vi har därför föreslagit att regeringen därefter skall återkomma till riksdagen med lagförslag som möjliggör för kommuner att i framtiden själva få avgöra om de vill införa trängselavgifter. Intäkterna från trängselskatten skall användas till satsningar inom framför allt kollektivtrafiken. Att satsa intäkterna på att bygga nya vägar skulle motverka syftet med avgifterna och öka ojämställdheten inom trafikpolitiken.

## 15.8 Vägtransporter i EU:s handelssystem

Vi är positiva till att inkludera flyg- och vägtransporter i EU:s handelssystem, men vi vill upprätta ett separat handelssystem för hela eller delar av transportsektorn. Enligt Naturvårdsverket och Energimyndigheten skulle det leda till både större möjlighet att påverka utsläppsutvecklingen direkt inom transportsektorn och en mindre risk för negativa effekter på den energiintensiva industrin.

## 15.9 Utsläppskrav för biltillverkare

Vi anser att Sverige inom EU bör agera för att medlemsländerna inför bindande utsläppskrav för biltillverkarna på i genomsnitt högst 120 gram koldioxid per kilometer för nya personbilar år 2012.

## 16 Klimatåtgärder som stimulerar övergång till biodrivmedel

Vi vill göra det enklare och mer gynnsamt att köra mer klimatvänligt. Eftersom bilar sannolikt kommer att finnas kvar även i framtidens transportsystem är det viktigt att de skall övergå från fossila drivmedel till miljövänliga drivmedel. Läs om dessa förslag även i motionen Miljöanpassad vägtrafik (2007/08:T327).

Fel! Okänt namn

## 16.1 Konvertering av bilar till biodrivmedelsdrift

Inför ett skatteavdrag för att konvertera en bensinbil till etanoldrift och utred möjligheten att efterkonvertera bilar till biogasdrift. Potentialen för konvertering av fossilbränsle drivna vägfordon är stor. Sverige har över 4 miljoner personbilar och 225 000 motorcyklar. Genomsnittsåldern på svenska personbilar är mer än 10 år. Att alltfler nya bilar säljs som miljöbilar är bra, men även fortsättningsvis kommer en mycket stor del av vägfordonen att vara fossildrivna.

Vi föreslog i motion Miljöanpassad vägtrafik (2006/07:Fi245) att det skulle införas en statlig subvention till bilägare som efterkonverterar sin bensinbil till etanol. Subventionen är tänkt att omfatta 5 000 kr och dras av mot fordonsskatten. Det betyder att man under 3–4 år är befriad från att betala fordonsskatt. Subventionen skall omfatta årsmodellerna 1985–1999 och beräknas kosta ca 400 miljoner kronor under första året. Subventionen skall kunna erhållas under 2008–2010. Vi vidhåller ovan beskrivna lösning, men vill avvakta det konkreta förslaget i regeringens kommande proposition om efterkonvertering för drift med alternativa drivmedel. Vi förväntar oss att propositionen även belyser möjligheterna till biogasdrift samt att lagstiftningen för statens inköp av miljöbilar även omfattar efterkonverterade bilar. Vi ser det även som viktigt att propositionen tar upp frågan om att Sverige ska driva frågan om konvertering i EU.

## 16.2 Biodrivmedelscertifikat

Det bör införas system för biodrivmedelscertifikat liknande det kvotpliktsystem för biodrivmedel som Kontrollstationen förespråkar. Det skulle kunna fungera så att den som producerar eller importerar ett förnybart bränsle får ett certifikat för varje megawattimme som bränslet motsvarar. Alla som säljer bränsle åläggs att köpa ett visst antal certifikat. Om man inte köpt tillräckligt många certifikat drabbas man av en sanktionsavgift.

## 16.3 Forskning om förnybara drivmedel

Vi föreslår att staten skall satsa ytterligare 100 miljoner per år på ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram om förnybara drivmedel (se motion med anledning av prop. 2007/2008:1 Utgiftsområde 21).

## 16.4 Stöd till pumpar för förnybara drivmedel

Vi har i samarbete med Socialdemokraterna och Miljöpartiet medverkat till en ny lag som ålägger en näringsidkare, som har en viss försäljningsvolym, att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel på bensinstationen. För att lagen inte skall missgynna utvecklingen av andra förnybara drivmedel, såsom bio-

gas, har lagen kompletterats med en speciell stödform. Det innebär att riksdagen har avsatt 150 miljoner kronor i ett speciellt anslag varifrån en ägare till en bensinstation kan söka bidrag till investeringar i pumpar med förnybart drivmedel. Utan detta speciella anslag hade det funnits anledning att utgå från att det på en majoritet av de aktuella säljställena endast skulle finnas en pump med förnybart drivmedel. Och eftersom en installation av etanolkpump är 10 gånger billigare jämfört med om man skulle välja biogas hade lagförslaget konsekvent missgynnat biogasen och därmed inte varit teknikneutralt. Vikten av teknikneutralitet är av stor betydelse inför framtiden. Vi får inte redan nu låsa in oss i en form av förnybart drivmedel. Samhället måste uppmuntra till olika tekniklösningar. Vi ser därför dessa 150 miljoner som en betydelsefull åtgärd för att stimulera olika sorters miljöteknik. Glädjande nog delar regeringen vår syn eftersom anslaget fortfarande finns kvar i budgeten.

## 16.5 Moms på etanol och biogas

Etanol eller biogas är idag befriade från energi- och koldioxidskatt. Syftet är att man vill stimulera till ökad användning av ett miljövänligare bränsle. Vi anser att det är av stor betydelse att skattebefrielsen kvarstår även långsiktigt för de förnybara drivmedlen.

Alla varor och tjänster är belagda med moms. Det gäller även förnybara drivmedel. Drivmedel har i Sverige en momsnivå på 25 procent, vilket är den vanliga momssatsen. Det har framförts krav på att ta bort eller sänka momsen på förnybart drivmedel. En lägre momssats på biodrivmedel skulle gynna utvecklingen mot en mer miljövänlig vägtrafik. Vi tycker det är ett mycket intressant förslag och har därför undersökt om detta skulle vara möjligt. Tyvärr visar det sig, efter kontroll med både EU-upplysningen och riksdagens utredningstjänst, att EU:s mervärdessdirektiv inte tillåter en sådan lösning. Direktivet är mycket detaljerat och reglerar i detalj vad ett land får göra eller inte göra. Vi har inte rätt att sänka skatten på drivmedel till vare sig 12 eller 6 procent. Inte heller får vi ta bort momsen på förnybara drivmedel. Vi har dock rätt att sänka 25-procentsnivån till 15 procent, men det skulle då omfatta även fossila bränslen och alla andra produkter som idag har den momssatsen. Detta skulle vi inte vinna något på när det gäller den relativa fördelningen av priset mellan fossila och förnybara drivmedel. Regeringen bör därför i EU agera för att mervärdessdirektivet ändras så att det möjliggör nedsättning av moms i syfte att minska miljöbelastningen.

## 16.6 Miljöbilsdefinition

Det skall finnas endast en enda statlig miljöbilsdefinition och denna bör gälla för alla statliga incitament som stimulerar till flera miljöbilar. I dag råder det en viss begreppsförvirring för vad som kan räknas till en miljöbil. Egentligen finns inget som heter miljöbil eftersom alla bilar påverkar miljön negativt på något sätt. Därför borde egentligen definitionen vara miljöanpassad bil. Vad

**Fel! Okänt namn på**

som är en miljöbil kan skilja sig åt beroende på om det handlar om förmånsbeskattning, trängselskatt eller statliga myndigheters uppköp av miljöbilar. Detta är en helt orimlig ordning, och regeringen bör därför snarast lägga fram ett lagförslag som skapar en enhetlig definition av vad som är en miljöbil.

## 16.7 Konsumentinformation om bilar bränsleförbrukning

Vi anser att konsumentinformationen i samband med köp av ny bil måste stärkas. Information har bra effekt om den ges vid ett investeringstillfälle. Förutom bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid kan informationen innehålla uppgifter om nivån på ekonomiska styrmedel som påverkas av valet av bil samt hur bilägaren kan påverka utsläppen genom beteendeförändringar, t.ex. körsätt.

## 16.8 Certifiering av fordonsbränslen

Sverige bör verka internationellt för att det införs en internationell certifiering för hållbar odling av bioenergi. En stor avigsida med den brasilianska etanolen är de sociala villkor som råder på sockerplantagerna. Fruktsvärdar arbetsvillkor, långa arbetsdagar och ibland slavliknande förhållanden har rapporterats. Liknande förhållanden finns för den importerade palmoljan, som till viss del kan användas som biodiesel. Detta är självklart helt oacceptabelt. Import av biodrivmedel till Sverige måste ske på sociala och ekologiska hållbarhetsvillkor.

Det är emellertid inte rimligt att det skall ställas högre krav på biobränslen än på fossila bränslen. Därför anser vi att alla fordonsbränslen bör certifieras utifrån kriterier om att det som produceras också skall vara socialt och ekologiskt hållbart. Regeringen bör verka för att alla former av fordonsbränslen certifieras utifrån kriterier om en hållbar produktion. Det är även viktigt att Sverige genom t.ex. biståndsmedel kan bygga upp institutionell kapacitet i fattigare länder för att dessa ska kunna säkerställa efterlevnaden av certifieringssystemen.

## 17 Klimatåtgärder för jordbruk och livsmedel

Vad vi äter och hur maten produceras har också en inverkan på klimatet. Läs om detta även i motionen Politik för hållbar livsmedelsproduktion och konsumtion (2007/08: MJ365).

## 17.1 Minskad köttkonsumtion

Enligt en rapport från FN:s livsmedelsorgan bidrar boskapssektorn med hela 18 procent av de globala utsläppen av växthusgaser, vilket är mer än transporterna globalt ger upphov till. Animaliska produkter kräver dessutom mycket mer energiåtgång än vegetabilier. Det går åt ca fyra och ett halvt kilo vegetabilier för att producera ett kilo fläskkött och nio kilo vegetabilier för att producera ett kilo nötkött. I västvärlden konsumerar vi flera gånger mer vegetabilier än vad man gör i de fattiga länderna, och den främsta orsaken till detta är att den största delen av våra vegetabilier används till foder för djuruppfödning. I Sverige går så mycket som två tredjedelar av spannmålsproduktionen till foder. Globalt är det cirka en tredjedel som används som djurfoder. Samtidigt lider miljoner människor av hunger.

Vi ställer oss mot bakgrund av dessa uppgifter starkt kritiska till att fortsätta att låta stora delar av vår spannmål och vårt vatten nyttjas av boskap. Det är inte rimligt att den storskaliga boskapsuppfödningen bokstavligen tar livsnödvändiga resurser från människor och dessutom orsakar allvarliga miljöproblem. Det är uppenbarligen inte bara energimarknaden och trafiksektorn som måste energieffektiviseras utan även vår kosthållning. En ökad vegetarisk kost skulle innebära såväl ett mer effektivt resursutnyttjande som mindre miljöpåverkan.

Vänsterpartiet föreslår att det upprättas en handlingsplan för minskad köttkonsumtion. Åtgärder i handlingsplanen kan vara en miljöavgift på de vegetabilier som används till att föda upp djur inom köttproduktionen samt ökad information om köttkonsumtionens miljöeffekter.

## 17.2 Ekologiska livsmedel

Andelen ekologiskt producerade livsmedel behöver ökas. Detta minskar också klimatpåverkan. Riksdagen har sedan tidigare ställt sig bakom att minst 20 procent av produktionen skall vara ekologisk certifierad 2010 (jämfört med 7 procent 2005), och den offentliga sektorns konsumtion av ekologiska livsmedel skall öka till 25 procent 2010. Vänsterpartiet anser att det krävs att regeringen genomför fler åtgärder för att målen skall kunna nås.

## 17.3 Landsbygdsprogrammet

Vi vill att medel ur Landsbygdsprogrammet används till minskade utsläpp från uppvärmning, maskiner och i växthus. Vi stöder Naturvårdsverkets och Energimyndighetens förslag i den senaste utvärderingen av Sveriges klimatstrategi om att bidrag ur Landsbygdsprogrammet skall ges till utveckling av biogasproduktion från stallgödsel och till samrötning i större anläggningar. Vänsterpartiet stöder även myndigheternas förslag att införa en särskild tidsbegränsad kontraktspremie till Salixinköp för att öka omfattningen av odlingen av fleråriga energiogrödor.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 2 oktober 2007

*Lars Ohly (v)*

*Marianne Berg (v)*

*Kent Persson (v)*

*Wiwi-Anne Johansson (v)*

*Elina Linna (v)*

*Alice Åström (v)*