

Motion till riksdagen 2011/12:Sk428

av **Siv Holma m.fl. (V)**

Miljöanpassad vägtrafik

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	3
3	Allmänt om vägtrafik	3
4	Rättvisa drivmedelsskatter	4
5	Gynna hållbara drivmedel	7
5.1	Ett livscykelperspektiv på drivmedel (punkt 1)	8
5.2	Certifiera bränslen utifrån social och ekologisk påverkan (punkt 2)	8
5.3	Stärk dagens kriterier för ekologisk hållbarhet	9
5.4	Ta även hänsyn till social hållbarhet	10
5.5	Samma krav på fossila bränslen som hållbara bränslen	11
5.6	Internationell certifiering (punkt 3–4)	12
5.7	Stöd och forskning kring utvecklingen av hållbara drivmedel	12
5.8	Skatter, låginblandning och biodrivmedelscertifikat (punkt 7–9)	12
5.9	Avskaffa tullavgiften på etanol (punkt 10)	13
5.10	Ingen moms på etanol och biogas eller andra hållbara drivmedel (punkt 11)	13
6	Gynna miljövänligare fordon	14
6.1	Fasa ut fossila bilar (punkt 1)	15
6.2	Uppdatera definitionen av miljöbilar (punkt 2–3)	15
6.3	Subventionera efterkonvertering av äldre bilar (punkt 4)	15
6.4	Inför en skrotningspremie (punkt 5)	16
6.5	Gör fordonsskatten mer koldioxidbaserad (punkt 6)	16
6.6	Miljöinriktad förmånsbeskattningen (punkt 7–8)	16
6.7	Inför en koldioxidbaserad försäljningsskatt (punkt 9)	17
6.8	Gynna bilpooler (punkt 10)	17
7	Miljöanpassad godstrafik på väg	18
7.1	Inför kilometerskatt för tunga lastbilar	18
8	Övriga åtgärder för en mer miljöanpassad vägtrafik	19
8.1	Vi behöver trängselavgifter	19
8.1.1	Låt fler kommuner få chans att införa trängselskatt	20

Fel! Okänt namn på

8.1.2	Låt intäkterna från trängselskatt gå till kollektivtrafik	20
8.2	Minska hastigheterna på vägarna	20
8.3	Skapa ett reseavdrag som gynnar kollektivt resande	21

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra de åtgärder som lyfts fram för att skapa rättvisa drivmedelsskatter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra de åtgärder som lyfts fram för att skapa hållbara drivmedel.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra de åtgärder som lyfts fram för att skapa miljövänligare fordon.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fatta beslut i riksdagen så att ett system för kilometerskatt för tunga fordon kan träda i kraft senast 2014.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra de åtgärder som föreslås om trängselskatt, hastigheter på vägar och ett nytt reseavdrag som även gynnar kollektivtrafiken.

3 Allmänt om vägtrafik

Vi anser att det strukturellt och långsiktigt är viktigt att få till stånd en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av långväga fysiska transporter och en planering som bygger på energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektiva transporter med järnväg och buss. Men det kan även vara användning av it och bredband för att möjliggöra e-handel, virtuella möten och till och med virtuella resor.

Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Om bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs osv., kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg mot ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. Det leder till att fler människor kan gå mellan olika punkter eller ta cykeln.

På korta transportsträckor (vilket gäller merparten av alla förflyttningar) i större städer har gång och cykel stor potential. I glesare bygder kan anropsstyrd kollektivtrafik minska bilresorna på kortare sträckor. Genom ökad och förbättrad kollektivtrafik och järnväg ges stora möjligheter att minska vägtransporterna och miljöbelastningen, men effekten blir även att krav på nya väginvesteringar minskar. Med en förbättrad samverkan mellan trafikslagen kan transporter bli mer effektiva. Därför är s.k. kombiterminaler väsentliga för ett transportsnålt samhälle. Även sjöfarten kan bidra till att minska miljöpåverkan.

Även om det viktigaste är att skapa en transportsnål samhällsplanering, kommer det dock alltid finnas behov av transporter på väg. Dessa transporter

Fel! Okänt namn på

måste då utföras av fordon som inte försvårar en ekologisk hållbarhet. Därför ska bensin- och dieslbilar successivt fasas ut. Det måste till ett paket av åtgärder inom vägtransportsektorn för att nå detta. Utvecklingen av nya ”miljöbilar” får inte bara kopplas till själva drivmedlet, utan i högre grad relateras till energieffektivitet. Statens ekonomiska styrmedel måste inriktas mot att även främja en ökad energieffektivitet av fordon.

Vissa anser att det går att lösa bilismens problem med hjälp av teknisk utveckling, dvs. att bilarna blir mer och mer rena. Men detta är inte en sann eller trolig utveckling. För det första visar empirisk erfarenhet att så inte är fallet. Förvisso har bilar blivit mer energieffektiva och släpper ut mindre avgaser. Men samtidigt har bilarna blivit allt mer sofistikerade och innehåller allt mer teknik som i sin tur ”äter upp” energieffektiviseringen. För det andra hjälper det inte att varje enskild bil blir mer miljövänlig om antalet bilar samtidigt ökar. Varken natur eller människa är behjälpta av att utsläppen per bil minskar om det totala utsläppet i absoluta termer ökar, vilket t.ex. varit fallet med koldioxid. Sedan 1990 har biltrafikens samlade utsläpp av koldioxid ökat med ca 10 procent, samtidigt som varje enskild bil släpper ut mycket mindre koldioxid idag än 1990. Men det är inte bara vi som inte delar uppfattningen att reduktion av trafikens utsläpp till stor del ska kunna ske genom ny teknik. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) bedömer att det inte är rimligt att förvänta sig stora konsekvenser av teknikutvecklingen inom den 10-årsperiod som är relevant i det här sammanhanget.

Vägverket (nu Trafikverket) ansåg att det inte finns några innovationer inom synhåll som på ett avgörande sätt skulle kunna lösa transportsystemets miljöproblem. ”Vägverket har för sin del dragit slutsatsen att biltrafiken långsiktigt måste minska. Kraven på alternativ som kan konkurrera med biltrafik, som vi känner den idag, är således mycket stora. Det kommer inte att vara möjligt att minska biltrafiken, om inte det finns fullgoda ersättningsalternativ” (Vägverkets remissvar med anledning av EU-kommissionens förslag till Hållbara moderna transporter).

Jämfört med andra EU-länder har Sverige en tradition av låg beskattning av vägtrafiken. Enligt EU-kommissionen har Sverige det lägsta skattetrycket med ca 2 procent av BNP. Övriga länder ligger i intervallet 2–4 procent av BNP. Sverige har Europas mest energislukande vägfordon för persontransporter och därmed de mest koldioxidalandande fordonen per körd sträcka. Detta vill vi ändra på: för det första genom att minska transporter på väg och flytta över kommunikationer till mer ekologiskt hållbara sätt, för det andra genom åtgärder som är kopplade till själva vägtrafiken och detta presenteras i denna motion.

4 Rättvisa drivmedelsskatter

Priset på transporter ska inkludera kostnader för miljöskador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Vi behöver i större utsträckning försöka få över trafik från vägar till ekologiskt hållbara färdssätt

för att minska både den lokala miljöbelastningen som drabbar människors hälsa och den globala klimatpåverkan som hotar framtidens välfärd. Dagens generation måste lämna över en värld till nästkommande generation som möjliggör att även människor i framtiden kan leva i ett välfärdssamhälle. Bensin- och dieselskatten är då ett effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön.

Vi behöver ett drivmedelsskattesystem som är rättvist mot miljön, mot kommande generationer och som i högre grad tar hänsyn till ett fördelningsperspektiv.

Miljö- och klimatförändringar har blivit ett allt större hot mot vår välfärd. Att komma till rätta med miljö- och klimatförändringarna kräver politiska beslut. Vänsterpartiet bedömer därför att det finns ett behov av att höja drivmedelsskatterna, trots de senaste årens ökade världsmarknadpriser. Vi vill därför höja bensin- och dieselskatterna varje år fram till 2014. För den som tankar betyder vårt förslag att bensinen blir ca 20 öre dyrare per år. På tre år innebär höjningen en prisökning med ca 60 öre vid pump. För diesel är samma siffror en höjning med 14 öre per liter. Totalt på tre år blir det alltså ca 43 öre mer per liter vid pump.

Höjningar av drivmedelsskatterna skapar oönskade effekter för personer med låga inkomster och för boende i glesare bygder. Därför är det viktigt att hitta kompensatoriska åtgärder för dessa grupper.

Förslag om höjning av skatter på fossila drivmedel möter ofta på motstånd från framförallt glesbygdsbilister, motor- och väglobbyorganisationer. Om man studerar det faktiska resandet i olika regioner finner man att det genomsnittliga antalet resor, restid och reslängd är relativt lika över landet.

Regionalpolitik ska i första hand bedrivas genom styrmedel som är miljöneutrala eller miljöförbättrande, och inte genom subvention av miljöskadliga företeelser, t.ex. fossildrivna vägtransporter. Ekonomiska styrmedel, som exempelvis koldioxidskatt på fossila drivmedel, är nödvändiga för att nå miljömålen.

På grund av långa avstånd i glesbygd kan dock generellt höjda kostnader för att använda motorfordon bli en börda där tillgången till kollektivtrafik och service är dålig. Behovet av transporter varierar stort beroende på var i landet man bor. Det finns därför inte en lösning som passar hela landet. De långa avstånden i Norrland och andra delar av vårt land med låg befolkningstäthet leder till att många måste resa långa sträckor dagligen för att kunna ta sig till och från arbeten eller utbildningar. Fungerande transporter är en livsnödvändighet för både enskilda och företag och det bästa är självfallet om merparten av resorna kan lösas genom kollektiva transporter.

Allmänt föreslår Vänsterpartiet en mycket omfattande satsning på kollektivtrafik och järnväg (se andra motioner). Dessa satsningar innebär att människor med låga inkomster tilldelas större andel av trafiksatsningarna till de trafikslag som de är i störst behov av. Den kollektiva trafiken är den som i största möjliga mån leder till en förbättrad miljö, att fler människor kan öka sin frihet att förflytta sig och ökar trafiksäkerheten.

För att specifikt förbättra kollektivtrafiken i landsbygden vill vi avsätta 1 000 miljoner kronor per år för att gynna kollektivtrafik i glesbygd. Medlen

Fel! Okänt namn på

tillfaller kommuner och landsting genom skattkreditering om det finns en redovisad plan för hur andelen resor med kollektivtrafik ska kunna öka på landsbygden. Kommuner och landsting vidarebefordrar sedan medlen till respektive trafikhuvudman. Trafikverket får i uppdrag att utreda hur ett lämpligt fördelningssystem kan se ut och som bidrar till att antalet resor med kollektivtrafik verkligen ökar.

Fordonsskatten är idag nedsatt i 34 kommuner i sju skogslän i inlandet, men vi vill sänka den ytterligare för att kompensera för ökade drivmedelskatter. Om man höjer skatten på bensin och diesel med 75 öre, har Energimyndigheten och Naturvårdsverket gjort en fördelningsprofil för hur det slår regionalt. Bilägare i *norra tät- och glesbygden* får de högsta merkostnaderna. En bilägare därifrån får betala ungefär 200 till 400 kr mer än en stockholmare (som får lägst merkostnader). Den lägre siffran gäller för bensin och den högre för diesel. För att kompensera för merkostnaden (observera att det handlar om en merkostnad: alla bilägare i alla regioner får ju en ökad kostnad) föreslår vi att fordonsskatten sänks för bilägare i dessa 34 kommuner med ytterligare 400 kr. Det innebär en minskad intäkt för staten på ca 60 miljoner kronor.

En annan viktig åtgärd är att stödja utvecklingen av efterkonvertering av äldre bilar. Sverige har över 4 miljoner personbilar och 225 000 motorcyklar. Att allt fler nya bilar säljs som miljöbilar är bra, men även fortsättningsvis kommer en mycket stor del av vägfordonen vara fossildrivna. Potentialen för konvertering av fossilbränsledrivna vägfordon är med andra ord stor. De med låga inkomster och kvinnor har i högre grad äldre bilar. För dem är det kanske inte aktuellt eller möjligt att köpa en ny bil och då skulle en efterkonvertering ändå möjliggöra en aktiv insats mot mindre miljöpåverkan. Vi vill införa en konverteringspremie för byte från bensin till etanol/biogas/el, inom en budgetram på 400 miljoner kronor. Premien bör vara ca 5 000 kr för byte från bensin till etanol och cirka 10 000 kr för byte till biogas och el. Stödet till efterhandskonvertering ska inte göras permanent. Vi vill att stödet utformas så att det dras av mot fordonsskatten. Det skulle då betyda att man under 3–4 år är befriad från att betala fordonsskatt. Konverterade fordon ska självklart även omfattas av samma förmåner och beskattning som nyproducerade miljöbilar.

Men förutom detta anser vi att beskattningen av bilismen ytterligare måste differentieras utifrån regionala skillnader. Detta skulle kunna ske genom att vissa delar av landet får en nedsättning av fordonsskatten, ges ett lägre bränslepris vid pumpen, har en annan avdragsgräns för reseavdraget, får ett höjt reseavdrag eller genom något annat sätt som ger samma önskade effekt. Olika förslag ger olika effekter, men t.ex. skulle ett lägre bensinpris vid pumpen kunna bidra till att bensinmackar i glesbygd ges större förutsättningar att överleva.

Det krävs dock en grundlig utredning för att få fram ett system som kan differentiera beskattningen av bilismen utifrån regionala skillnader. Inte minst bör kriterier och gränsdragningsproblem studeras noga. Det är viktigt att en sådan reform verkligen riktas mot den mest utsatta glesbygden med längst avstånd eller störst bilberoende. För den regionala utvecklingens skull är det

av stor betydelse att det blir en differentiering utifrån regionala skillnader redan under denna mandatperiod. Regeringen bör därför tillse att utredningen genomförs och avslutas så att en förändring kan träda ikraft under innevarande mandatperiod.

Vi vill även påskynda utbyggnaden av förnyelsebara bränslen genom ett investeringsprogram för el och biogas, motsvarande 100 miljoner kronor per år (se kap. 3).

5 Gynna hållbara drivmedel

Övergripande mål för att gynna mer hållbara drivmedel är skattelagstiftning och ekonomiska styrmedel som leder till minskad miljöpåverkan. Det betyder alltså inte att mer miljövänliga bränslen eller drivmedelssystem alltid ska gynnas, utan att de ska gynnas i relation till fossila bränslen. Ett bränsle som påverkar miljön lite ska gynnas ekonomiskt i förhållande till ett bränsle som har hög miljöpåverkan. På lång sikt bör skattesubventioner till hållbara drivmedel fasas ut och beskattas utifrån miljöpåverkan.

En given utgångspunkt i samband med produktion av biobränslen är att produktionen av biodrivmedel måste leda till minst 50 procents reduktion av koldioxidutsläppen, att den biologiska mångfalden inte hotas, att framställningen inte sker på bekostnad av livsmedelsproduktionen i regioner där det råder brist på mat, att det betalas ut skäliga löner, att arbetsförhållanden är säkra och rimliga samt att produktionen inte tränger ut lokalbefolkningen.

För att få hållbara drivmedel vill vi följande:

1. Tillsätta en utredning som på vetenskaplig grund går igenom olika bränslesorter utifrån ett livscykelperspektiv.
2. Certifiera all fordonsbränsle, även bensin och diesel, utifrån sociala och ekologiska hållbarhetskriterier.
3. Att regeringen ska återkomma med ett nytt lagförslag som på allvar leder till reduktion av växthusgaser med minst 50 procent i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts.
4. Att Sverige internationellt verkar för att det införs en internationell certifiering för hållbar odling av bioenergi.
5. Att Sverige genom t.ex. biståndsmedel bidrar till att bygga upp institutionell kapacitet i fattigare länder för att dessa ska kunna säkerställa efterlevnaden av certifieringssystemen.
6. Att staten stödjer forskning och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnyelsebara drivmedel eller drivmedelssystem som t.ex. laddhybrider.
7. Att utbyggnaden av förnyelsebara bränslen påskyndas genom ett investeringsprogram för el och biogas, motsvarande 100 miljoner kronor per år.
8. Att fram till 2015 undanta etanol, biogas, el och andra hållbarare drivmedel från energi- och koldioxidskatt och i god tid före 2015 ge signal om skattebefrielsen ska fortsätta eller ej.

Fel! Okänt namn på

9. Att låginblandning upp till 10 procent i bensen och 7 procent i diesel ska vara skattebefriade från energi- och koldioxidskatt.
10. Att ett system med biodrivmedelscertifikat införs senast 2015.
11. Att tullavgiften på importerad etanol avskaffas.
12. Att EU:s mervärdedirektiv ändras så att det blir möjligt att sänka momsen på biodrivmedel.

Mot bakgrund av vad som här ovan anförs bör regeringen genomföra de åtgärder som vi lyfter fram för att skapa hållbara drivmedel. Detta bör ges regeringen till känna.

5.1 Ett livscykelperspektiv på drivmedel (punkt 1)

För att ge en mer rättvisande bild av hur olika bränslen påverkar socialt och ekologiskt krävs en samlad redovisning utifrån ett livscykelperspektiv. Det betyder att man ser till bränslets totala påverkan från produktion via distribution och slutligen konsumtion. En genomgång och en samlad redovisning skulle underlätta arbetet med att fokusera på det som är vetenskapligt mest lämpat. Idag tenderar debatt och åsikter att handla om mycket annat än fakta. Vi anser att det snarast ska tillsättas en utredning som på vetenskaplig grund ska gå igenom olika bränslesorter utifrån ett livscykelperspektiv. Resultatet kan sedan användas som grund för hur olika bränslen ska beskattas utifrån miljöpåverkan.

5.2 Certifiera bränslen utifrån social och ekologisk påverkan (punkt 2)

Stundtals förs livliga diskussioner om vilka biodrivmedel som är bra och vilka som ska gynnas. Det är dock ett komplicerat område. Vad som är ett bra biodrivmedel är nämligen väldigt kopplat till hur bränslet har producerats, men även vad man jämför med. Det är viktigt att fokusera på hur biodrivmedel framställs innan man kan säga om det är bra eller dåligt. Det påminner på så sätt om hur el framställs. El från kolkraftverk minskar som bekant inte klimatpåverkan, medan el från vindkraftverk gör det. På samma sätt är etanol från amerikansk majs ett dåligt sätt att minska klimatpåverkan på eftersom de använder mycket fossila bränslen för att producera etanol. Etanol från svensk skog kan vara bra, så länge den inte påverkar den biologiska mångfalden negativt och att det sker en bra balans mellan uttag av skog till etanolproduktion i förhållande till annat vi vill använda skogsmaterial till. Etanol från sockerrör kan också vara bra om man säkerställer att det t.ex. inte har en negativ social effekt.

Det är inte heller enkelt att säga att biodrivmedel tar markområde i anspråk som skulle kunna användas till matproduktion. Det är delvis sant, men måste dock sättas i ett större sammanhang. Idag är markanvändningen mindre för biodrivmedelsproduktion än vad världens samlade yta är för golfbanor. Bety-

der det att vi ska lägga ned alla golfbanor och odla mat istället? Det är även så att en mycket stor del av den odlingsbara marken i världen går till att odla foder till djur som vi människor sedan äter upp. I Sverige går t.ex. 80 procent av spannmålsproduktionen till att föda upp djur. Skulle vi istället använda marken till att odla vegetabiliska produkter som sedan direkt användes av människan skulle en mycket stor yta frigöras för matproduktion.

Miljömässigt kan det vara stor skillnad på biodrivmedlens koldioxidutsläpp jämfört med koldioxid från bensin (olja). Naturligtvis kommer det ut koldioxid från etanol/biogasbilar, men det mesta är inte fossil koldioxid. Icke fossila koldioxidutsläpp från biodrivmedel har en omloppstid som är kort (från 1–100 år). För oljan gäller något helt annat eftersom den befunnit sig miljontals år under marken och vid användning släpps ut som ”ny” koldioxid i atmosfären. Det är alltså helt olika skalor vi pratar om, vilket gör att olja aldrig kan vara ett förnybart bränsle, medan biobränslen kan vara förnybara.

Produktion av biodrivmedel kan dock åstadkomma en klimatpåverkan om det produceras, transporteras eller distribueras med hjälp av fossil koldioxid (bensin eller diesel). Sett ur ett livscykelperspektiv är dock oftast biobränslen att föredra. För Sverige är t.ex. importerad etanol från Brasilien, trots den långa transportsträckan, faktiskt en miljövinst eftersom den leder till mindre koldioxidutsläpp per liter jämfört med den etanolproduktion som för närvarande sker i Sverige eller EU. Det är upp till 10 gånger billigare att minska koldioxidutsläpp genom import av brasiliansk etanol, än att producera spannmålsetanol i Sverige. En stor avigsida med den brasilianska etanolen är dock de sociala villkor som råder på sockerplantagerna. Frukttansvärda arbetsvillkor, långa arbetsdagar och ibland slavliknande förhållanden har rapporterats. Liknande förhållande finns för den importerade palmoljan, som till viss del kan användas som biodiesel. Utvinning av palmolja kan ge förödande konsekvenser för regnskogen och människorna i Indonesien. Detta är självklart helt oacceptabelt. På samma sätt som det är oacceptabelt att oljearbetare har en dålig arbetsmiljö. Drivmedel (även fossila) måste alltid produceras utifrån sociala och ekologiska hållbarhetsvillkor.

5.3 Stärk dagens kriterier för ekologisk hållbarhet

Dagens regler för socialt och ekologiskt hållbara drivmedel är dock helt otillräckliga. Biodrivmedel eller flytande biobränslen anses som hållbara om användningen av dessa bränslen medför en minskning av utsläppen av växthusgaser med minst 35 procent i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts. Från och med den 1 januari 2017 ska en minskning av utsläppen av växthusgaserna vara minst 50 procent i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts, och från den 1 januari 2018 ska en minskning av utsläppen av växthusgaser vara minst 60 procent.

Vi anser att dessa nivåer är för lågt satta. Redan nu bör det vara minst 50 procents minskning av utsläppen för att ett drivmedel ska anses ekologiskt hållbart. Till exempel ger brasiliansk etanol från sockerrör idag mellan 70 och 85 procents reduktion av växthusgaser. När det gäller de olika utvecklings-

Fel! Okänt namn på

försök med att framställa biodrivmedel som pågår i Sverige, är reduceringsnivån åtminstone dubbelt så hög som gränsen 35 procent. Det är därför anmärkningsvärt att regeringen valt att lägga lagstiftningen på en så låg nivå, särskilt med tanke på att EU:s hållbarhetsdirektiv inte kräver att det ska vara exakt 35, 50 respektive 60 procent utan att det ”åtminstone” ska uppgå till dessa nivåer.

Sveriges ambitioner måste vara mycket högre än de regeringen har. Den låga nivån kan i värsta fall öppna upp för import eller produktion av biodrivmedel som inte på allvar bidrar till låg klimatpåverkan i den omfattning som är tekniskt och politiskt möjligt. Vänsterpartiet vill därför att regeringen får i uppdrag att återkomma med ett nytt lagförslag som på allvar leder till reduktion av växthusgaser med minst 50 procent i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts.

5.4 Ta även hänsyn till social hållbarhet

I dag står ca 1 miljard människor utan säker livsmedelsförsörjning. För dessa människor är utvecklingen av den inhemska livsmedelsproduktionen avgörande för att komma till rätta med svält och fattigdom. Tillgången till jordbruksmark är mycket begränsad och varje år förlorar världen totalt 5–7 miljoner hektar jordbruksmark på grund av massproduktion och monokulturer, jordbruksmetoder som inte är anpassade till lokala förhållanden, användning av kemikalier, handelsgödsel och konstbevattning. Till följd av detta har starka länder börjat köpa upp jordbruksmark i fattigare länder för att säkra sin egen livsmedelsproduktion. De som säljer sin mark är de allra fattigaste länderna som, trots brist på livsmedel, lockas av pengar, oljekontrakt eller infrastruktursatsningar. Även privata storföretag går in i länder med svag ekonomi och köper upp gigantiska landområden. I de länder där utländska investerare enligt lag är förbjudna att köpa upp mark hyr man istället marken genom långtidskontrakt – i vissa fall på upp till 99 år.

För att biobränslen ska kunna vara hållbara krävs därför mer än att de bara uppfyller ekologiska hållbarhetskriterier. Import av alla drivmedel till Sverige måste ske med sociala hänsyn.

EU har inte specificerat krav på hur sociala hållbarhetskriterier ska utformas, utan bara skjutit frågan till att kommissionen vartannat år ska granska hur sociala villkor påverkas genom produktion av biodrivmedel. Men regeringen skulle kunna gå längre än minimikravet i EU-direktivet och införa en rad sociala hållbarhetskriterier enligt direktivets artikel 17, punkt 7, och som kommissionen har till uppgift att rapportera om. Följande beaktande hade varit möjligt att införa i svensk lagstiftning:

- ? att de sociala effekterna av biodrivmedelspolitiken inte får leda till sämre tillgång på livsmedel till överkomligt pris, särskilt för människor som lever i utvecklingsländer
- ? att respekten för markrättigheter efterlevs

Fel! Okänt namn på

- ? att det införs ett moratorium på ny markexploatering i länder som saknar fungerande lagstiftning om markrättigheter
- ? att de indirekta effekterna av exploatering även finns med i kriterierna för hållbarhet
- ? att leva upp till ILO-konvention nr 29 angående tvångsarbete eller obligatoriskt arbete
- ? att leva upp till ILO-konvention nr 87 angående föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten
- ? att leva upp till ILO-konvention nr 98 angående tillämpning av principerna för organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten
- ? att leva upp till ILO-konvention nr 100 angående lika lön för män och kvinnor för arbete av lika värde
- ? att leva upp till ILO-konvention nr 105 angående avskaffande av tvångsarbete
- ? att leva upp till ILO-konvention nr 111 angående diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning
- ? att leva upp till ILO-konvention nr 138 om minimiålder för tillträde till arbete
- ? att leva upp till ILO-konvention nr 182 om förbud mot och omedelbara åtgärder för att avskaffa de värsta formerna av barnarbete.

Staten bör alltså verka för att alla biodrivmedel certifieras utifrån kriterier om både ekologiskt och socialt hållbar produktion. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till sociala hållbarhetskriterier i enlighet med vad som nämns här ovan.

5.5 Samma krav på fossila bränslen som hållbara bränslen

Vi vill således att det ställs krav på produktion av biobränslen. Men samtidigt måste man fråga sig i vilken utsträckning vi ska ställa andra villkor på biobränslen än vad vi gör på andra importerade varor. Till exempel kan kaffe och bananer odlas på väldigt olika sätt och i många fall under förhållanden som inte är socialt och ekologiskt hållbart. Ska vi därför förbjuda dessa varor? Eller ska vi se till att t.ex. de sociala villkoren förbättras? Det krävs helt enkelt samma spelregler för olika drivmedel. All fordonsbränsle bör produceras på ett socialt och ekologiskt hållbart sätt. Det är inte rimligt att det ska ställas högre krav på biobränslen än på fossila bränslen. Staten bör därför verka för att alla former av fordonsbränslen certifieras utifrån kriterier om en hållbar produktion.

5.6 Internationell certifiering (punkt 3–4)

Som vi tidigare nämnt har EU tyvärr valt att inte införliva sociala hållbarhets-kriterier för biodrivmedel. Mot bakgrund av vad som här ovan framförs om

Fel! Okänt namn på

vikten av att hållbarhetskriterier även omfattar den sociala dimensionen bör det ske en ändring av EU-direktivet. Sverige bör därför internationellt verka för att det införs en internationell certifiering som omfattar både social och ekologisk hållbarhet.

I Miljövårdsberedningens promemoria 2007:1 föreslås att det införs en internationell certifiering av biobränslen. Med ett internationellt ramverk för certifiering av bioenergodlingar kan man ställa krav på produktionen. Det finns redan idag ett antal olika certifieringssystem som skulle kunna användas, t.ex. RSPO för palmolja och BSI för sockerrör. Sverige bör därför internationellt verka för att det införs en internationell certifiering för hållbar odling av bioenergi.

Det är även viktigt att Sverige genom t.ex. biståndsmedel kan bygga upp institutionell kapacitet i fattigare länder för att dessa ska kunna säkerställa efterlevnad av certifieringssystemen.

5.7 Stöd och forskning kring utvecklingen av hållbara drivmedel

Transportsystemet står inför stora förändringar. Om vi ska gå från traditionella fossila till koldioxidneutrala bränslen krävs ett tekniskifte. Men ett tekniskifte är även förenat med kostnader i form av forskning och demonstrationsprojekt. Staten bör utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv stödja både forskning och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnyelsebara drivmedel eller drivmedelssystem.

Vi vill påskynda utbyggnaden av förnyelsebara bränslen genom ett investeringsprogram för el och biogas. Finansieringen bör vara 100 miljoner kronor per år.

Inom trafikforskningen är det ofta män som arbetar och det är ofta även mannens rese-mönster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas. Därför måste inriktningen av forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram främja jämställdhetsmålet och könsfördelningen mellan de anlitade forskarna.

5.8 Skatter, låginblandning och biodrivmedelscertifikat (punkt 7–9)

Etanol eller biogas är idag befriade från energi- och koldioxidskatt. Orsaken är att man vill stimulera till ökad användning av miljövänligare bränsle, eftersom efterfrågan på biodrivmedel är väldigt beroende av priset på fossila bränslen. När fossila bränslen är relativt dyra jämfört med t.ex. etanol blir det ekonomiskt intressant för svenska fordonsägare att tanka etanol.

Vi anser därför att skattebefrielsen ska kvarstå fram till 2015 för etanol, biogas, el och andra hållbarare drivmedel från energi- och koldioxidskatt. Det är viktigt att det i god tid före 2015 kommer en politisk signal om skattebefrielsen ska fortsätta eller inte.

Fel! Okänt namn på

Vi vill tydliggöra att skattebefrielsen inte ska fortsätta i all evighet, utan befrielsen sker i relation till priset på de fossila bränslena. På sikt bör alla bränslen betala för sin miljöpåverkan.

Det skulle också vara möjligt att stimulera hållbara drivmedel på annat sätt. Utredningen om förnyelsebara drivmedel (SOU 2004:133) föreslog att Sverige bör införa ett certifikatssystem inom drivmedelsområdet. Den som producerar eller importerar ett förnybart bränsle får i förslaget ett certifikat för varje MWh 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. Vi vill utreda hur man kan införa ett system med biodrivmedelscertifikat som kan börja gälla senast 2015. Införs biodrivmedelscertifikat är det även rimligt att ta bort skattebefrielsen för mer hållbara drivmedel.

Ett annat sätt att öka andelen förnyelsebara drivmedel är att blanda in biodrivmedel i vanlig bensin eller diesel, s.k. låginblandning. Till vår glädje beslutade EU-kommissionen den 31 januari 2007 att höja den tillåtna inblandningen upp till 10 procent etanol i bensin och 7 procent FAME i diesel.

Regeringen har dock beslutat att skattebefrielse bara ska ske upp till 6,5 procent för etanol i bensin och med 5 procent för FAME i dieselolja. Det här är olyckligt med tanke på att vi behöver använda alla verktyg vi kan för att minska miljö- och klimatpåverkan och att det finns ett stort behov av att öka biltrafikens andel av miljövänligare bränslen. Regeringen bör därför återkomma med förslag som skattebefriar låginblandning upp till maxnivåerna 10 procent respektive 7 procent.

5.9 Avskaffa tullavgiften på etanol (punkt 10)

Idag finns en handelstull på importerad etanol från Brasilien. Den gör att etanolen beläggs med en avgift på 1,80 kr/liter. Tullarna syftar till att försvara den sydeuropeiska vinetanolen. Men det är inte rimligt att det ska finnas särskilda tullar på brasiliansk etanol när det inte finns några tullar på råolja, vilket omvandlas till bensin eller diesel. Fossila bränslen bör inte skattesubventioneras på detta sätt, eftersom det ger fel ekonomiskt incitament till att verka för en mer ekologiskt hållbar utveckling. Vi anser att Sverige i EU ska driva frågan om att tullavgiften på importerad etanol avskaffas.

5.10 Ingen moms på etanol och biogas eller andra hållbara drivmedel (punkt 11)

Alla varor och tjänster är belagda med moms. Det gäller även förnyelsebara 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 förnyelsebart drivmedel. En lägre momssats på biodrivmedel skulle gynna utvecklingen mot en mer miljövänlig vägtrafik. Tyvärr tillåter inte EU:s mervärdesdirektiv en sådan lösning. Direktivet är mycket detaljerat och reglerar i

Fel! Okänt namn på

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 moms helt på förnyelsebara 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 förnyelsebara drivmedel. Sverige bör därför i EU agera för att mervärdedirektivet ändras så att det möjliggör nedsättning av moms i syfte att minska miljöbelastningen.

6 Gynna miljövänligare fordon

Övergripande mål för att gynna produktion av miljövänligare fordon är att styrmedlen ska leda mot en socialt och ekologiskt hållbar utveckling. System ska vara så teknikneutrala som möjligt och falla ut som låga kostnader på det som är bra för miljön och högre kostnader för det som påverkar miljön mer.

För att få miljövänligare fordon vill vi följande:

1. Att Sverige i EU driver krav på att det införs ett slutår för försäljning av personbilar som bara använder sig av fossil drift, dvs. att bilen även måste kunna köras på biodrivmedel eller annat drivsystem, som el.
2. Skapa en enhetlig definition av vad som är en miljöbil.
3. Uppdatera, utifrån ett miljöperspektiv, gränserna för vad som får kallas en miljöbil.
4. Införa en statlig subvention till bilägaren som efterkonverterar sin personbil till etanol- eller biogasdrift (se kap. 3).
5. Införa en skrotningspremie.
6. Göra fordonsskatten mer koldioxidbaserad.
7. Införa ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet.
8. Ta bort förmånen av fri parkering i värderingen av förmånsbil, och istället hantera detta inom systemet för beskattning av parkeringsförmån.
9. Införa en koldioxidbaserad försäljningsskatt på nya bilar enligt modellen bonus-malus.
10. Sänka momssatsen från 25 procent till 6 procent för bilpooler.

Mot bakgrund av vad som här ovan anförs bör regeringen genomföra de åtgärder som vi lyfter fram för att skapa miljövänligare fordon. Detta bör ges regeringen till känna.

6.1 Fasa ut fossila bilar (punkt 1)

Redan idag säljs en stor andel nya miljöanpassade bilar. Tekniskt är det inte något problem för fordonsindustrin att ställa om sin produktion till bilar som bara eller delvis kan framföras på drivmedel eller drivmedelssystem, som är mer miljövänliga än bensin eller diesel. Det är därför rimligt att riksdagen

bestämmer ett delmål om när enbart fossila bilar inte längre ska få finnas kvar på marknaden.

Trots att vi inte vet vilka bränslen eller drivmedel som kan vara aktuella framöver är det dock viktigt att sända en politisk signal till fordonstillverkare om att de ska styra produktionen till fordon som drivs med förnybara bränslen eller drivmedelssystem. Vi anser att det bör sättas upp ett slutår för när det inte längre är tillåtet att sälja bilar som bara använder sig av fossil drift, utan bilen måste även kunna köras på biodrivmedel eller annat hållbart drivsystem, t.ex. el. Sverige bör därför i EU driva krav på införande av ett slutår.

Även för lastbilar bör det sättas upp liknande krav, men frågan bör dock utredas vidare.

6.2 Uppdatera definitionen av miljöbilar (punkt 2–3)

Idag råder det en viss begreppsförvirring för vad som kan räknas som en miljöbil. Egentligen finns det ingen ”miljöbil” eftersom alla bilar påverkar miljön negativt på något sätt. Därför borde kanske den egentliga definitionen heta ”miljöanpassad” bil.

I olika lagstiftning finns olika villkor och avgränsningar för vad som räknas som en miljöbil. Vad som är en miljöbil kan alltså skilja sig åt beroende på om det handlar om förmånsbeskattning, trängselskatt eller statliga myndigheters inköp 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.

Det behöver även ske en miljörevidering av vilka gränser som ska gälla för miljövänligare bilar. Det handlar då om skärpningar av utsläppsnivåer, bränsleförbrukning och energieffektivitet. Regeringen bör utifrån ett miljöperspektiv snarast utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition. Revideringar bör sedan återkomma vart tredje år. Självklart måste det finnas övergångsregler vid förändringar.

6.3 Subventionera efterkonvertering av äldre bilar (punkt 4)

Se kap. 2.

6.4 Inför en skrotningspremie (punkt 5)

Vi vill investera i en allmän skrotningspremie under de kommande åren och avsätter därför 100 miljoner kronor per år till Trafikverket för att utforma och administrera ett system för att stimulera skrotning av bilar. Ersättningen som utgår bör vara ca 5 000 kr per bil. Systemet med skrotningspremie ska utformas så att tillverkarnas producentansvar inte begränsas.

Fel! Okänt namn

6.5 Gör fordonsskatten mer koldioxidbaserad (punkt 6)

Den nya fordonsskatten som började gälla den 1 oktober 2006 är omlagd från en viktbaserad fordonsskatt till en koldioxidbaserad skatt. Det är en lagstiftning som Vänsterpartiet medverkat till och ställt sig bakom.

Vi tycker dock att fordonsskatten kan vara ännu mer miljöinriktad. Naturvårdsverket har lämnat ett förslag som innebär att den fiskala basskatten på 360 kr avskaffas och istället höjs koldioxidkomponenten från 15 kr/g CO₂ till 24 kr/g CO₂. Det skulle betyda att bilar med låga utsläpp av koldioxid gynnas. För dessa bilar kan en sådan fordonsskatteförändring betyda en sänkt fordonsskatt med 800 kr, medan mer bränsleslukande bilar får en höjd skatt med 1 200 kronor. Förslaget är statsfinansiellt neutralt, eftersom det endast sker en omfördelning av intäkterna från fordonsskatten.

Regeringen föreslog 2009 att koldioxidkomponenten skulle höjas från 15 kr/g CO₂ till 20 kr/g CO₂. Det betyder att regeringen närmade sig vårt förslag, men fortfarande anser vi att koldioxidkomponenten är för låg och framförallt så bibehålls den fiskala basskatten. Dessutom sker en höjning från 100 till 120 gram när beloppet ska tas ut och detta är inte rätt väg att gå.

6.6 Miljöinriktad förmånsbeskattningen (punkt 7–8)

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. Det är bra att premiera inköp av miljöbilar, men dagens utformning av reglerna leder ändå till låg priskänslighet och det får till effekt att nya bilar är tyngre, motorstarkare och mer bränsleslukande jämfört med många andra EU-länder. Och eftersom de flesta bilar som säljs är fossilbilar, så måste förmånssystemet ändras så att det inte försvårar eller motverkar strävan att nå miljömål. Oljekommissionen (med bl.a. representanter från Volvo och LRF) har pekat på att en ändrad förmånsbeskattning är en av tre viktiga åtgärder för att få fram bränslesnåla fordon. Dagens förmånsbeskattning kan nästan ses som en riktad satsning till män att inte behöva ta hänsyn till miljöpåverkan. Ungefär 85 procent av förmånsbilarna går till män.

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.

Vi anser att förmånssystemet ska ändras så att det baseras på bilarnas miljöpåverkan, dvs. ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet.

Förmånen av fri parkering ingår i schablonen för bilförmån, oavsett om förmånsbilen används i tjänsten eller privat eller var i landet man bor. En p-

plats måste anses ha olika värde beroende på var i landet man befinner sig. En schablon kan därmed inte täcka in denna förmån och blir därmed en förtäckt förmån till dem som reser med bil. Vi anser därför att förmån av fri parkering inte bör ingå i värderingen av förmånsbil, utan hanteras inom systemet för beskattning av parkeringsförmån.

6.7 Inför en koldioxidbaserad försäljningsskatt (punkt 9)

Frankrike har infört en s.k. bonus-malus modell, vilket betyder att bilar med mycket låga CO₂-utsläpp får en betydande årlig skattebonus, bilar med genomsnittliga utsläpp beskattas "neutralt" medan de med höga utsläpp får en hög tilläggsskatt, "malus". Modellen har bidragit till en mycket snabb omställning av den franska nybilsförsäljningen samtidigt som systemet är statsfinansierat neutralt. Det är helt enkelt de som väljer bilar med stora miljöutsläpp som betalar till dem som istället väljer miljösnåla bilar.

Vi vill införa ett bonus-malus-system i Sverige. Regeringen bör snabbutreda förutsättningar och den mer tekniska konstruktionen i systemet. Med ett bonus-malus-system behöver man inte heller införa någon supermiljöbilspremie, eftersom bilar med mycket låg miljöpåverkan får en skattebonus på liknande sätt som i supermiljöbilspremien. Skillnaden är dock dels att bonus-malus omfattar alla bilar, dels att bonusen i regeringens system betalas av staten medan bonus-malus innebär att skattebonusen betalas av andra i bilkollektivet.

6.8 Gynna bilpooler (punkt 10)

Olika former av bilpooler, som bilkooperativ, utgör ett viktigt och växande alternativ för många som inte vill äga en egen bil men ändå kunna få tillgång till en bil när det behövs. Inom bilkooperativen utförs mycket arbete ideellt. En viktig drivkraft bakom arbetet är miljöhänsyn. Studier visar att bilåkandet minskar för den som är med i en bilpool jämfört med att ha egen bil. Behovet av parkeringsplatser minskar och ofta använder bilpooler miljöbilar. För den enskilde innebär bilpooler att man betalar bara när man faktiskt använder bilen.

Samhället borde av miljöskäl gynna bilpoolernas verksamhet. Ett konkret sätt att göra det är att sänka momsens på verksamheten från dagens höga nivå på 25 procent till 6 procent, samma nivå som taxiföretag och kollektivtrafik har.

Fel! Okänt namn

7 Miljöanpassad godstrafik på väg

7.1 Inför kilometerskatt för tunga lastbilar

Det är lastbilstransporterna som stått för den största delen av trafikökningen på vägarna. Eftersom transportkostnaden för de flesta näringsbranscher oftast bara utgör ett par procent av varuvärdet finns det små incitament att ställa om till ett mer ekologiskt hållbart transportsätt. För att motverka ytterligare ökning av den tunga trafiken och stimulera till bränsleeffektivare fordon krävs åtgärder. Det handlar framförallt om att öka kapaciteten på järnväg och inom sjöfart. Inom järnvägstrafiken krävs bl.a. ökade anslag till underhåll och nya spår.

Men det handlar även om att med ekonomiska styrmedel låta lastbilstransporterna betala för sina samhällsekonomiska kostnader. Vi vill därför införa en kilometerskatt för tunga fordon. Det skulle vara ett bra styrmedel ur miljöhänseende. En kilometerskatt effektiviserar utnyttjandet av infrastrukturen och styr mot minskade vägtransportvolym, eftersom skatten tas ut efter de rörliga kostnaderna. Kilometerskatt finns idag i flera europeiska länder.

Om varje lastbil har gps-mottagare är det möjligt att avläsa hur långt man kört och i vilket land. De olika länderna kan sedan ta ut olika skattenivåer om de vill. Det finns enligt EU-reglerna även möjlighet att differentiera skatten på olika vägar, vilket är nödvändigt utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv. På så sätt kan t.ex. vägar med mycket transporter av skogsprodukter eller där det saknas alternativ till vägtransporter, få en annan skattenivå.

Förutom miljöperspektivet kan en kilometerskatt även bidra till kostnadsneutralitet mellan svenska och utländska åkare. Alla tunga fordon som förflyttar sig på svenska vägar kommer att betala en kilometerskatt. Detta oberoende av i vilket land fordonet är registrerat, och det går inte heller att undgå beskattning genom att tanka utomlands. Idag färdas en stor andel utländska åkare gratis på svenska vägar, samtidigt som svenska åkare måste betala vägavgift.

Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) har utrett hur ett konkret förslag till kilometerskatt för tunga fordon skulle kunna se ut i Sverige. Det finns detaljer i förslaget som måste diskuteras vidare, men det finns ingen som helst anledning att vänta med den politiska inriktningen. Vi ser det som oerhört angeläget att det nu fattas ett beslut i riksdagen om att ett system för kilometerskatt för tunga fordon träder i kraft senast 2014. Detta bör ges regeringen tillkänna.

8 Övriga åtgärder för en mer miljöanpassad vägtrafik

Här ovan har vi lagt fram förslag som leder till rättvisare drivmedelsskatter, mer hållbara drivmedel, miljövänligare fordon och mindre gods på väg. Det finns även fler åtgärder som är nödvändiga för att få en mer miljöanpassad vägtrafik. Här nedan presenteras förslag som handlar om trängselskatt, vikten av att minska hastigheterna på vägar och behovet av att införa ett nytt reseavdrag som gynnar dem som reser med kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar glesbygdsbor.

Vi vill följande:

1. Att fler kommuner ges rätt att införa trängselskatt och själva bestämma vad intäkterna ska användas till.
2. Att intäkterna från trängselskatt framförallt ska gå till kollektivtrafik.
3. Minska hastigheterna på vägarna.
4. Skapa ett reseavdrag som gynnar kollektivt resande.

Mot bakgrund av vad som här ovan anförs bör regeringen genomföra de åtgärder vi föreslår om trängselskatt, hastigheter på vägar och nytt reseavdrag som även gynnar kollektivtrafiken.

Detta bör ges regeringen till känna.

8.1 Vi behöver trängselavgifter

Det finns ett antal ekonomiska styrmedel för att få trafiken att betala sina samhällsekonomiska kostnader. Ett av dem är trängselskatt. Det är omöjligt att bygga bort trängseln i storstäderna genom nya vägar. Nya kringfartsleder leder till mer trafik och i slutändan samma problem som de var tänkta att avhjälpa. Något som dock hjälper mot vägträngsel är en trängselskatt i kombination med förbättrad kollektivtrafik. Principen för trängselskatt påminner om den som finns för parkeringsavgifter. Det betyder att avgiftens storlek bestäms av läge och tidpunkt.

Syftet med trängselskatt är att möjliggöra för dem som har behov av att färdas med bil att kunna göra det utan tidsförluster, få ned onödigt bilåkande och att minska miljöpåverkan. Vägtrafikens utsläpp av koldioxid påverkar jordens klimat mycket negativt. Biltrafiken orsakar även stora luftföroreningar i den lokala miljön, vilket medför ohälsa för människor som bor i tätorter.

Men trängselskatt är även ett radikalt omfördelningsystem inom trafiken. Trängselskatt kombinerat med en utbyggd kollektivtrafik gynnar enligt fördelningsanalyser låginkomsttagare, studenter, barn och ungdomar, äldre och kollektivtrafikresenärer. Utifrån ett könsperspektiv är det kvinnors resande som stärks och därmed bidrar trängselskatten till att trafiksektorn blir mer jämställd.

Ett införande av trängselskatt påverkar inte bara regionen som inför systemet. Ett minskat bilåkande i större städer minskar klimatpåverkan i allmänhet.

Fel! Okänt namn på

I stora delar av landet finns inte samma möjligheter till en god och omfattande kollektivtrafik. En minskad bilism i storstäder leder därmed till mindre krav på inskränkningar av bilåkande i övriga landet, som t.ex. en höjd bensinskatt. Ett införande av trängselskatt i större städer har därför stor betydelse för hela landet.

8.1.1 Låt fler kommuner få chans att införa trängselskatt

Mot bakgrund av vad vi framfört ovan har Vänsterpartiet förespråkat införandet av trängselskatt i Stockholm, men gärna även på andra platser i landet. En kommun kan dock inte själv bestämma att införa trängselskatt. Vi vill att kommuner i framtiden själva ska få avgöra om de vill införa trängselavgifter.

8.1.2 Låt intäkterna från trängselskatt gå till kollektivtrafik

Vänsterpartiet anser att intäkterna från trängselskatt ska användas till satsningar inom framförallt kollektivtrafiken. Att satsa intäkterna på att bygga nya vägar motverkar syftet med avgifterna och ökar ojämställdheten inom trafikpolitiken. Om fler åker kollektivt får även företag och andra som har behov av transporter på väg större möjlighet att bedriva sin verksamhet. Individer och företag som behöver bil får en tidsvinst samtidigt som vi får en minskad belastning på miljön.

Vi anser att det är den lokala och regionala nivån som ska avgöra hur intäkterna ska användas. Om den lokala och regionala nivån bestämmer sig för att låta en del av intäkterna gå till vägar, accepterar vi naturligtvis det, även om vi vill att allt går till kollektivtrafik.

Regeringen har dock i Stockholm kört över den lokala nivån och bestämt att alla intäkter i allmänhet ska plöjas ned i vägar och i synnerhet Förbifart Stockholm. Inte en enda krona går till kollektivtrafiken. De manliga höginkomsttagarna ska alltså få köra bil på nya vägar, medan kvinnor, låginkomsttagare, ungdomar och pensionärer får hålla till godo med den kollektivtrafik som finns. Vi anser att intäkterna från framtida trängselskatter, förutom kostnaderna för system och administration, ovillkorligt ska återföras till regionen och dess valda instanser.

8.2 Minska hastigheterna på vägarna

Största orsakerna till dödsfall inom trafiken är dels hastighetsöverträdelser, dels alkoholpåverkan. Det är främst män som omkommer i trafiken. Oberoende om vi mäter i absoluta tal eller relativa tal är männen överrepresenterade i olycksstatistiken och särskilt överrepresenterade är de yngre männen. Vi anser att hastigheten på vägar och motorvägar måste vara restriktiv och vill inte höja hastigheten. En självklar anledning till restriktiva hastighetsgränser är naturligtvis säkerhetsperspektivet, eftersom höga hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador.

Men hastighetsnivåerna är även viktiga utifrån ett miljöperspektiv, eftersom högre hastigheter leder till större utsläpp av koldioxid, vilket har en

Fel! Okänt namn på

negativ klimatpåverkan. En lägre hastighet minskar bränsleförbrukningen och därmed även miljöfarliga utsläpp av kväve, kolväten och koldioxid.

Om alla höll hastighetsbegränsningen så skulle det leda till 150 färre döda i trafiken och 700 000 ton mindre utsläpp av koldioxid. Vi har aktivt drivit krav på fler hastighetsövervakningskameror (ATK) och är därför positiva till alla de nya kameror som monteras upp på platser som är särskilt trafikfarliga och orsakat många dödsolyckor. Kamerorna minskar bilismens miljöpåverkan, vilket vi anser är ett av syftena.

ATK-kamerorna är därför både en trafiksäkerhetsfråga och ett av verktygen för att få minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn. Den samhällsekonomiska vinsten av dessa kameror har i försök visat sig vara drygt 200 procent. Mot bakgrund av att det krävs många åtgärder för att minska vägtrafikens miljöbelastning är hastighetsövervakningskameror en kostnads-effektiv miljöåtgärd.

8.3 Skapa ett reseavdrag som gynnar kollektivt resande

Det vore önskvärt att få till ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer (i huvudsak kvinnor), så som dagens system gör. Vi vill hitta ett system som gynnar den enskilda att färdas med kollektivtrafik.

Vi vill att regeringen tillsätter en utredning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar dem som bor i glesbygd.

Stockholm den 5 oktober 2011

Siv Holma (V)

Torbjörn Björlund (V)

Hans Linde (V)

Jonas Sjöstedt (V)

Jens Holm (V)

Kent Persson (V)