

# Motion till riksdagen 2023/24:2815

av **Kajsa Fredholm m.fl. (V)**

## med anledning av skr. 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll

---

### 1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning .....	1
2 Förslag till riksdagsbeslut.....	6
3 Inledning.....	12
4 Regeringens handlingsplan otillräcklig och ökar utsläppen i närtid .....	12
4.1 Mer kärnkraft löser inte klimatkrisen .....	13
4.2 Regeringen vill nå mål och EU-åtaganden genom minskad klimatomställning i Sverige .....	14
4.3 De nationella klimatmålen bör behållas .....	15
4.4 En nationell utsläppshandel löser inte problemen .....	15
4.5 Få ljuspunkter i regeringens bedömningar i klimathandlingsplanen .....	16
4.6 Sverige bör införa en koldioxidbudget .....	17
5 Vänsterpartiets utgångspunkter i klimatpolitiken.....	17
5.1 Rättvist miljöutrymme .....	17
5.2 En jämlik, jämställd och rättvis klimatomställning .....	18
5.3 Marknaden kan inte lösa klimatomställningen .....	19
5.4 Den ekonomiska tillväxten måste underställas en utveckling som är hållbar .....	19
5.5 Ett fossilfritt samhälle ger många positiva effekter .....	19
5.6 Sverige faller i klimatränkning .....	20
6 Tvärssektoriella och finanspolitiska åtgärder .....	20
6.1 Sverige bör anta mål om nollutsläpp senast 2035 .....	20

6.2 Etappmål till 2030 och 2040 bör uppnås genom egna nationella utsläppsminskningar .....	21
6.3 Inför stoppdatum för fossila bränslen 2035 .....	21
6.4 AP-fonderna bör placeras hållbart utan fossila investeringar .....	22
6.5 Ekonomisk politik för en rättvis grön klimatomställning .....	22
6.6 Klimatomställningen och behovet av ett reformerat finanspolitiskt ramverk .....	22
6.7 En investeringsplan på över 700 miljarder för omställningen under tio år .....	24
6.8 Klimatinvesteringar ger ökad sysselsättning .....	24
6.9 Institutionaliserad klimatinvesteringspolitik .....	25
6.10 Inrätta ett omställningsråd .....	25
6.11 Utöka och förläng Klimatklivet .....	26
6.12 Stoppa finansieringen av nya fossila reserver inom EU .....	27
6.13 Stärk myndighetsstyrningen .....	28
7 Prissättning av växthusgasutsläpp .....	28
7.1 EU:s handelssystem för utsläppsrätter måste skärpas .....	28
7.2 Fasa ut de klimatskadliga subventionerna .....	28
7.3 Ekonomiskt svaga grupper bör skyddas och kompenseras för effekter av höga drivmedelspriser .....	29
7.4 Utred koldioxidransonering .....	30
8 Industrins gröna omställning .....	31
8.1 Statligt stöd för återvinningsindustrin .....	31
8.2 Vassare miljöbalk för våra klimat- och miljömål .....	31
8.3 Hållbar produktion av elbilar och batterier .....	32
9 Transportsektorn .....	33
9.1 Tidsbestämd handlingsplan för att nå fossilfria transporter senast 2030 .....	33
9.2 Klimatmålen ska vara målstyrande för infrastrukturplaneringen .....	34
9.3 Prioritera kostnadseffektiva transportåtgärder med låg klimatpåverkan .....	34
9.4 Reduktionsplikten .....	35
9.5 Inför avståndsbaserad skatt på tung lastbilstrafik .....	38
9.6 Ge kommuner och regioner rätt att besluta om trängselavgifter .....	39
9.7 Begränsa externa köpcentrum .....	39
9.8 Järnväg och kollektivtrafik .....	40
9.8.1 Staten måste ta ett ökat ansvar för förbättrad och billigare järnväg och kollektivtrafik .....	40
9.8.2 Järnväg Sverige .....	40
9.8.3 Ändra avkastningskrav och ägardirektiv till SJ .....	40
9.8.4 Höjda banavgifter begränsar järnvägens klimatnytta .....	41
9.8.5 Stärk miljökompenserande system för järnvägen .....	42

9.8.6 Nationell handlingsplan för att nå fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken .....	43
9.8.7 Inför Sverigebiljett för kollektivtrafiken .....	43
9.8.8 Statligt stöd för förbättrad och utbyggd kollektivtrafik .....	44
9.9 En hållbar sjöfart för Sverige .....	44
9.10 Biltrafik .....	44
9.10.1 Elbilar och laddinfrastruktur .....	44
9.10.2 Inför förbud mot nybilsförsäljning av fossildrivna bilar efter 2025 .....	45
9.10.3 Inför krav på miljödeklaration med livscykelperspektiv för personbilar ...	45
9.10.4 Minska bilberoendet i städerna .....	46
9.10.5 Inför konverteringsstöd för begagnade bilar .....	46
9.11 Flygtrafik .....	46
9.11.1 Inrikesflyget bör ingå i klimatmålet för transportsektorn till 2030 .....	46
9.11.2 Regeringen bör utreda lämplig utformning av progressiv flygskatt .....	46
9.12 Cykeltrafik .....	47
9.12.1 Ändra väglagen för att möjliggöra fler cykelstråk .....	47
9.12.2 Säker och framkomlig cykelväg .....	48
9.12.3 Stöd för mobilitetstjänster som ökar hållbart resande med cykel .....	48
9.12.4 Möjliggör för cyklister att svänga höger vid rött .....	48
9.12.5 Möjliggör medtagande av cykel på tåg .....	49
10 Energisektorn .....	49
10.1 Investera för robust kraftnät och stärkt överföringskapacitet .....	49
10.1.1 Gemensamt ägande för gemensam nytta .....	49
10.1.2 Öka överföringskapaciteten mellan norra och södra Sverige .....	50
10.2 Inför Sverigepriser på el .....	51
10.3 Kraftigt ökat stöd för lokal förnybar elproduktion .....	51
10.4 Mer vindkraft på land och till havs .....	51
10.4.1 Avskaffa kommunala vetot mot vindkraft .....	52
10.4.2 Inför ekonomisk ersättning till lokalsamhället när vindkraft byggs .....	52
10.4.3 Se över möjlighet till avskaffad anslutningsavgift för havsbaserad vindkraft .....	52
10.4.4 Även Försvarsmakten bör se över möjligheten att underlätta utbyggnad av vindkraft till havs .....	53
10.4.5 En ny kabel till Gotland .....	53
10.5 Solenergi .....	53
10.5.1 Sverige behöver ett nationellt planeringsmål för solenergi .....	54
10.6 Vattenkraft .....	54
10.6.1 Ersättning till berörda kommuner .....	54

10.7 Förnybar vätgas .....	55
10.7.1 Investeringar i förnybar vätgasproduktion.....	55
10.7.2 Energilagring i vätgas .....	56
10.8 Rättvis tillgång till förnybar energi genom energigemenskaper.....	56
10.9 Stärk svensk produktion av förnybara drivmedel.....	57
10.10 Energieffektivisering .....	57
10.10.1 Inför skyldighet för energiföretagen att bidra till energibesparingar .....	58
11 Bostadssektorn.....	59
11.1 Klimatsäkra befintligt bestånd, renovera och energieffektivisera .....	59
11.2 Klimatsmart planering och nybyggnation .....	60
11.3 Fler flervåningshus i trä .....	61
11.4 Återbruk av byggmaterial .....	61
12 Cirkulär ekonomi.....	62
12.1 Inför styrmedel som prissätter fossil jungfrulig plast.....	63
13 Arbetsmarknad och kompetensförsörjning.....	64
13.1 Förhindra kompetensbrist i klimatomställningen .....	64
13.2 Stärkt stöd för sysselsättning för de som drabbas negativt av klimatomställningen .....	64
13.3 Ökade offentliga välfärdsinvesteringar krävs i Norrland .....	65
13.4 Stärk möjligheterna till distansarbete .....	65
14 Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning.....	66
14.1 Fördubbla kolsänkan i Sverige .....	66
14.2 Återställ våtmarker .....	66
14.3 Jordbrukets klimatpåverkan.....	67
14.3.1 Öka produktionen av biogas och biokol .....	68
14.3.2 Skatt på fossilt producerad konstgödsel bör förberedas.....	68
14.4 Skogsbrukets klimatpåverkan.....	68
14.4.1 Skapa ekonomiska incitament för privata skogsägare att stärka kolinlagringen .....	69
14.4.2 Kalhyggesbruket är inte hållbart.....	70
14.4.3 Begränsa storleken på hyggen.....	70
14.4.4 Inför målsättning för ökad andel kalhyggesfritt skogsbruk .....	71
14.4.5 Inför omställningsstöd till kalhyggesfritt skogsbruk .....	71
14.4.6 Fasa ut kalhyggesbruket.....	71
14.4.7 Främja naturbaserade lösningar och inför separata mål för utsläpp av växthusgaser och kolsänkor .....	71
14.4.8 Sverige bör anta mål om att skydda 30 procent av skogen.....	72
14.4.9 Kraftigt ökade anslag krävs för formellt skydd av natur .....	72

15	Klimat- och handelspolitik .....	73
15.1	IMF:s och Världsbankens verksamhet bör anpassas till Agenda 2030 .....	73
16	Stärk forskning och innovation för klimatomställningen .....	74
17	Konsumtionsbaserade utsläpp .....	74
17.1	Minska köttkonsumtionen och klimatpåverkan från hela livsmedelskedjan .....	75
18	Skärp miljö- och klimatkraven i offentlig upphandling .....	76
19	Global klimaträttvisa .....	76

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med konkreta förslag på utsläppsminskningar och ökad jämlikhet i syfte att nå nationella klimatmål och åtaganden inom EU till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska uppnå klimatåtaganden inom ansvarsfördelningsförordningen (ESR) och markanvändningssektorn (LULUCF) genom nationella åtgärder för att minska utsläppen och stärka kolinlagring och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sveriges nationella klimatmål till 2030 bör behållas och Miljömålsberedningen därmed inte bör ges i uppdrag att genomföra en översyn av dessa mål och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör anta en koldioxidbudget i linje med Parisavtalets temperaturmål, baserad på FN:s klimatpanels (IPCC) senaste utvärderingsrapport och en global rättvis fördelning av utsläppsutrymmet, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om klimatmål för nollutsläpp av växthusgaser senast 2035 och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålen om utsläppsminskningar till 2030 och 2040 för den icke handlande sektorn ska uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa stoppdatum till 2035 för användning av fossila bränslen och fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige inom EU bör verka för stoppdatum till 2035 för användning av fossila bränslen och fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag på utformning av ett omställningsråd och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se till att en ändring införs i den s.k. klimatklivsförordningen i syfte att prioritera försörjningstrygghet högre och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige inom EU bör verka för förbud mot att finansiera utveckling av nya fossila reserver och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen 2024 bör ge relevanta myndigheter stående uppdrag att lämna inspel med förslag på utsläppsminskningar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att skärpa den årliga reduktionsfaktorn inom EU ETS samt begränsa antalet utsläppsrätter så att EU:s utsläpp minskar i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige under mandatperioden bör anta en handlingsplan för hur Sveriges klimatskadliga subventioner kan avvecklas i närtid med hänsyn till ekonomiskt utsatta grupper och regioner och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2026 ska återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen och med hänsyn till sociala och ekonomiska konsekvenser föreslå eventuella kompensatoriska åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen under 2024 bör återkomma med förslag på hur ekonomiskt svagare grupper kan skyddas och kompenseras för effekter i form av höga drivmedelspriser och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning bör tillsättas för att belysa effekterna av att införa koldioxidransonering i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att kartlägga vilka samhällsavgörande industrier och naturresurser som finns och ge förslag på hur en långsiktig plan för desamma skulle kunna upprättas och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen om hur man från statligt håll kan omfördela forskningsstöd för att stötta återvinningsindustrin och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2024 bör återkomma med förslag på ändringar i miljöbalken i syfte att stärka miljöbalken som verktyg för att nå klimatmål och våra övriga nationella miljö kvalitetsmål och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder och styrmedel som gynnar elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan i tillverkningskedet och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2025 bör återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra import av batterimetaller som inte är hållbart producerade, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen 2024 bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle och tillkännager detta för regeringen.

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om delmål för transportsektorn i syfte att uppnå det av riksdagen beslutade klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen 2024 bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag, och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut om transportplanering och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att senast 2025 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör införas begränsande bestämmelser i plan- och bygglagen om detaljhandelsanläggningar i externa lägen och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2025 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag senast 2024 på ytterligare styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med incitament att stärka transportköparens val av transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2025 bör återkomma med förslag på miljödeklaration med livscykelperspektiv för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2025 bör återkomma med förslag på stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för dess tillämpning senast 2025 och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrikesflyget bör ingå i etappmålet till 2030 för transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.



39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda lämplig utformning av progressiv flygbeskattning och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsel eller funktionellt samband med statlig väg och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil och ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng senast 2025 och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket senast 2025 bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att göra det svenska elnätet samhällsägt och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge i uppdrag åt Svenska kraftnät att prioritera de planerade förstärkningarna av stamnätet och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge ansvariga myndigheter i uppdrag att utreda möjligheterna till en snabbare tillståndprocess för stamnätskoncessioner och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till kommunalt veto mot vindkraft bör avskaffas och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med lagförslag om en lagstadgad, obligatorisk produktionsbaserad ekonomisk ersättning för vindkraft där en andel går till den kommun där vindkraft byggs och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en redogörelse för hur man går till väga för att avskaffa anslutningsavgiften för havsbaserad vindkraft och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge i uppdrag åt Forsvarsmakten att återkomma med ett underlag för hur övningsverksamheten kan organiseras utan att utgöra ett hinder för byggandet av havsbaserad vindkraft på lång sikt och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Svenska kraftnät i uppdrag att bygga den s.k. Gotlandskabeln och tillkännager detta för regeringen.

53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta nationella planeringsmål för solel och solvärme och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag på hur en större del av vattenkraftens vinster ska komma de berörda kommunerna till del och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur vätgasproduktion, energilagring i vätgas och distribution av vätgas kan organiseras för bästa möjliga samhälls- och klimatnytta i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag på långsiktig finansiering av forskning och innovation om vätgas och dess användning i olika samhällssektorer och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur staten kan ge stöd till eller finansiera vätgasinvesteringar i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att vätgasproduktionen inom EU ska vara förnybar och att EU-stöd endast ska gå till förnybar produktion och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vattenfall i uppdrag att utveckla energilagring i vätgas i samband med investeringar i förnybar energi och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2025 bör återkomma med förslag på förenklat och stödjande regelverk som underlättar för lokala energigemenskaper att producera, lagra och dela förnybar energi och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ytterligare styrmedel för att öka den inhemska produktionen av biogas och biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en nationell plan för energibesparing och energieffektivisering och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att se till att en utredning om vita certifikat återupptas och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur ett styrmedel som prissätter jungfrulig fossil plast och som främjar såväl användning av återvunnen och biobaserad plast som minskad användning av plast i produkter och ökad återvinning av plast kan utformas och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en handlingsplan som omfattar analys och förslag på åtgärder för att förhindra kompetensbrist i klimatomställningen och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att utreda utformning av ett extra stöd eller en garanti för de arbetstagare

som förlorar sysselsättning på grund av klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2025 bör återkomma med förslag på en ersättningsbaserad modell i Norrland som bidrar till att stärka den lokala och regionala välfärden genom finansiering från vinster av de naturresurser som nyttjas för att främja den gröna omställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se till att en regelöversyn, i samråd med arbetsmarknadens parter, genomförs i syfte att ta bort hinder och underlätta för distansarbete och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör anta ett mål om att fördubbla den naturliga kolsänkan i Sverige till 2030 jämfört med 2017 och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se till att information och administration förbättras och underlättas i syfte att stimulera fler mark- och skogsägare att söka ekonomiskt stöd för återetablering av lämpliga våtmarker och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att se till att en strategi tas fram för att främja ökad nationell produktion och användning av biogas och biokol och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att utforma förslag på regelverk med ekonomiskt incitament i syfte att stärka kolinlagringen vid avverkning och gallring för privata skogsägare och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att införa en tydlig begränsning av kalhyggenas areal inom skogsbruket och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell målsättning för ökad areal kalhyggesfritt skogsbruk bör ingå i miljö kvalitetsmålet Levande skogar och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör anta en nationell målsättning om att trakthyggesbruket på längre sikt bör vara utfasat och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att kolsänkor och utsläpp av växthusgaser skiljs åt i utformningen av EU:s klimatpolitik och att bägge ska ha ambitiösa men separata mål och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör anta en målsättning om att 30 procent av skogsmarken långsiktigt ska skyddas i ekologiskt sammanhängande nätverk när det gäller naturtyp och geografisk utbredning och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att Internationella valutafondens (IMF) och Världsbankens verksamhet anpassas till Agenda 2030 och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa ett mål om att minska de konsumtionsbaserade utsläppen och tillkännager detta för regeringen.

80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt mål om att minska köttkonsumtionen med minst 25 procent till 2030, jämfört med dagens nivåer, bör införas och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en handlingsplan bör tas fram för hur klimat- och miljöpåverkan av livsmedelskedjan, inklusive animalieproduktionen, ska minskas och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att kommuner ska uppmuntra till vegetarisk kost, exempelvis genom att införa konceptet vegonorm och/eller vegetariska dagar, och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa ett nationellt siffersatt mål om att offentligt upphandlade produkter och tjänster ska vara miljömärkta med en tredjepartsmärkning och tillkännager detta för regeringen.

### 3 Inledning

Vi befinner oss i en klimatkris. Möjligheten att begränsa uppvärmningen till 1,5 grader enligt Parisavtalets målsättning minskar dramatiskt. 2023 blev det varmaste året som uppmätts och medeltemperaturen ligger redan nu mycket nära 1,5 grader. IPCC konstaterade i sin syntesrapport i mars 2023 att 1,5 graders global uppvärmning kommer att bli svårt att undvika men att alla länder måste göra sitt yttersta för att nå uppsatta mål.

Vänsterpartiet anser att det är av stor vikt att världssamfundet fortsatt arbetar för denna målsättning även om temperaturen något skulle överstiga 1,5 grader de närmaste åren. Det är helt nödvändigt att omställningstakten ökar kraftigt, och de globala utsläppen måste i princip halveras till 2030 jämfört med 2019. På klimattoppmötet COP 28 i Dubai gjordes en överenskommelse om att detta decennium fram till 2030 är den kritiska tid när åtgärder måste till för att minska utsläppen. Det förutsätter att tuffa uppsatta etappmål följs för att nollutsläpp ska nås.

Sverige har i likhet med andra rika länder ett stort ansvar genom sina historiska utsläpp att visa hur ett fossilfritt samhälle är möjligt.

### 4 Regeringens handlingsplan otillräcklig och ökar utsläppen i närtid

Till Sveriges nationella klimatmål hör förutom det långsiktiga målet till 2045 etappmålen för 2030 och 2040 samt etappmålet för inrikes transporter 2030. Till 2030 har Sverige även åtaganden inom EU att minska utsläppen i den icke handlande sektorn (dvs. utanför EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS) enligt ansvarsfördelningsförordningen (Effort Sharing Regulation, ESR) till 2030. ESR berör utsläpp från huvudsakligen transporter men även uppvärmning av bostäder och lokaler, arbetsmaskiner och jordbruket.

För att Sverige ska nå de mål som är bundna till det nationella klimatpolitiska ramverket samt klimatåtaganden inom EU krävs ett åtgärds paket under nuvarande mandatperiod med kraftig politisk kursändring. Regeringens och Sverigedemokraternas

klimatpolitiska handlingsplan är helt i avsaknad av en sådan förändring med konkreta åtgärder. Handlingsplanen är otillräcklig av ett flertal skäl. Förutom brist på konkreta åtgärder för att minska utsläppen avstår man i praktiken från att hantera den för klimatet mest angelägna uppgiften i handlingsplanen, att nå målen för 2030. Därutöver består handlingsplanen av en mängd oprecisa bedömningar som uttrycker en viljeinriktning. När konkretionen är som högst föreslås analyser och utredningar. Handling saknas. Kritiken har varit massiv från miljörörelsen och Klimatpolitiska rådets ordförande Åsa Persson konstaterar att planen är otillräcklig för att nå klimatmålen till 2030.

Vänsterpartiet konstaterar att regeringen och Sverigedemokraterna med denna handlingsplan i praktiken överger ambitionen att nå de nationellt beslutade klimatmålen till 2030 och Sverige kommer att få mycket svårt att leva upp till klimatåtaganden inom EU till 2030. Att regeringen väljer att skjuta åtgärder framför sig för att leva upp till bindande klimatåtaganden inom EU fram till 2030 innebär att nödvändiga åtgärder blir svårare att genomföra och att kostnaderna för medborgarna riskerar att bli stora. Detta gäller i synnerhet transportsektorn där åtgärder krävs i närtid för att minska utsläppen för att nå både nationella klimatmål och åtaganden inom EU till 2030. Avsaknad av konkreta åtgärder i närtid riskerar att resultera i drastiska åtgärder som kan leda till extremt höga drivmedelspriser. En sådan politik står i direkt kontrast till själva grunden för en klimatomställning med folklig förankring.

Regeringens handlingsplan brister även i ambitionen att hantera klimatkrisen rättvist. Vänsterpartiet anser att en jämlikare fördelning av resurser är en förutsättning för att en minskad total resursanvändning ska kunna kombineras med en hög materiell standard för alla, såväl i Sverige som globalt. En handlingsplan för klimatet bör därför ha en inriktning där omställningen till ett hållbart samhälle får störst konsekvenser för dem som har störst klimatpåverkan och tar mest resurser i anspråk. När en större andel av ekonomin går till gemensamma investeringar, i stället för att gynna höginkomsttagares överkonsumtion, skapas möjligheter att minska såväl klyftor mellan låginkomsttagare och höginkomsttagare som klyftor mellan stad och landsbygd samtidigt som utsläppen minskar. För att lyckas och vinna folkligt stöd måste omställningen ha ett tydligt rättviseperspektiv och förena det gröna perspektivet med ett rätt genom en politik för ökad klimatjämlighet.

Vänsterpartiet konstaterar att regeringen och Sverigedemokraterna med denna handlingsplan i praktiken överger ambitionen att nå de nationellt beslutade klimatmålen till 2030 och Sverige kommer att få mycket svårt att leva upp till klimatåtaganden inom EU till 2030.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med konkreta förslag på utsläppsminskningar och ökad jämlighet i syfte att nå nationella klimatmål och åtaganden inom EU till 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 4.1 Mer kärnkraft löser inte klimatkrisen

Regeringens och Sverigedemokraternas hela ansats i handlingsplanen är att det är gott om tid att åtgärda klimatkrisen och att fokus bör ligga på att nå Sveriges långsiktiga mål om nettonollutsläpp senast 2045. Redan tidigt i skrivelsen (s. 10) konstaterar man att utbyggd kärnkraft i Sverige är den enskilt viktigaste åtgärden för att vi ska kunna minska våra utsläpp nationellt. Med denna felaktiga slutsats utformar man en handlingsplan som i väsentliga delar inte kan beskriva hur Sverige ska nå nationella mål samt

åtaganden inom EU och globalt, vilket en handlingsplan enligt klimatlagen bör innehålla. Utbyggnad av kärnkraft kommer inte att ta Sverige närmare de klimatmål och de åtaganden inom EU vi har att uppnå till 2030. Kärnkraften har mycket långa ledtider och nya reaktorer kan inte förväntas inom de närmaste tio åren. Därmed kommer kärnkraften inte heller att bidra till att verkställa det Sverige ställde sig bakom på klimattoppmötet COP 28 i december 2023 om att detta decennium fram till 2030 är avgörande för när åtgärder måste till för att minska utsläppen.

Därutöver kan nya kärnkraftsreaktorer inte vara förenligt med regeringens mantra om att klimatpolitiken ska vara kostnadseffektiv. Kostnaden för exempelvis vindkraft på land är avsevärt mycket lägre räknat per öre/kWh. Fossil elproduktion och fossila bränslen i transportsektorn och inom industrin kan i stället ersättas med vind- och solenergi som är billigare. För att hantera den för marknaden ekonomiskt olönsamma kärnkraften avser regeringen i stället att lägga en stor del av merkostnaden hos medborgarna.

Kärnkraften är inte heller fossilfri som regeringen påstår. Uranbrytning, anrikning, byggande och rivande av reaktorer samt slutförvaring skapar stora utsläpp. Enligt en studie från Stanforduniversitetet i USA där olika aspekter av nio olika energikällor studerades hade kärnkraften de näst största koldioxidutsläppen.

Med regeringens och SD:s ensidiga fokus på framtida ny kärnkraft riskerar Sverige att tappa både tid och konkurrenskraft i klimatomställningen då den förnybara elproduktionen åsidosätts. Vi kan konstatera att handlingsplanen i sin helhet inte ger några lösningar för hur mer el i närtid ska kunna produceras i Sverige.

## 4.2 Regeringen vill nå mål och EU-åtaganden genom minskad klimatomställning i Sverige

Regeringen och Sverigedemokraterna avser att använda sig av de flexibiliteter som möjliggörs i EU:s regelverk för att Sverige ska uppnå bindande klimatåtaganden inom ansvarsfördelningsförordningen (ESR). Flexibiliteterna omfattar både överföring av utsläppsutrymme från EU:s handelssystem för utsläppsrätter genom att avsäga sig auktionsintäkter samt köp av utsläppsutrymme från andra medlemsländer. I handlingsplanen gör även regeringen bedömningen att köp av utsläppsutrymme bör vara en möjlighet för att uppfylla Sveriges åtaganden inom markanvändningssektorn (LULUCF).

Regeringen avser med andra ord att använda flexibiliteter då man inser att den egna förda politiken är otillräcklig när det gäller åtgärder som minskar utsläppen och stärker kolinlagringen i Sverige och att man därför måste hitta kostsamma lösningar för att slippa böter för att Sverige inte annars uppfyller åtaganden.

Vänsterpartiet anser att denna förhållning är förkastlig av flera skäl. För det första bör Sverige gå i främsta ledet för att bli ett fossilfritt välfärdsland och därmed genomföra åtgärder på hemmaplan. Effekterna av att Sverige i stället betalar andra medlemsländer för att minska utsläpp riskerar att leda till att Sverige tappar konkurrenskraft, kunnande och teknikutveckling till andra länder. Förutsättningarna för att bygga ett modernt och hållbart samhälle minskar och nödvändiga åtgärder för att nå ett hållbart brukande inom jord- och skogsbruket för att stärka kolinlagringen riskerar att bromsas. För det andra är det helt omöjligt att veta om det kommer att finnas utsläppsutrymme att köpa från andra medlemsländer och vad kostnaderna eventuellt kommer att bli för dessa köp. Mycket tyder dock på att kostnaderna kommer att uppgå till åtskilliga miljarder.

Regeringen spelar därmed ett högt spel med våra gemensamma ekonomiska resurser som i stället kunde användas för att bygga ett hållbart och modernt Sverige med de positiva effekter det ger.

Sverige ska uppnå klimatåtaganden inom ansvarsfördelningsförordningen (ESR) och markanvändningssektorn (LULUCF) genom nationella åtgärder för att minska utsläppen och stärka kolinlagring. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 4.3 De nationella klimatmålen bör behållas

Regeringen konstaterar själva att deras förda politik är otillräcklig för att vi ska kunna nå nationella klimatmål och åtaganden inom EU till 2030. Då det endast återstår sex år tills dessa åtaganden och mål ska uppnås får regeringens otillräckliga handlingsplan för mandatperioden stora konsekvenser. I stället för att presentera konkreta åtgärder för att skyndsamt minska utsläppen till 2030 gör regeringen bedömningen att Miljömålsberedningen bör få i uppdrag att se över de nationella etappmålen så att de bättre överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU. Man anser även att beredningen bör se över etappmålet för inrikes transporter till 2030 (det s.k. transportmålet).

Vänsterpartiet ser gärna att Sveriges långsiktiga nationella klimatmål skärps för att vara i enlighet med Parisavtalets målsättning om att begränsa den globala medeltemperaturen till 1,5 grader och i enlighet med vårt historiska ansvar som industrialiserat land. Regeringens ambition är i stället, när man inser att den förda klimatpolitiken är oförenlig med att nå klimatmål till 2030, att ta omtag på målen i stället för på den egna förda politiken. Att sex år innan transportmålet till 2030 ska nås starta en ”översyn” av detsamma innebär i praktiken att man skrotar ambitionen att målet ska nås. Det är förödande för den stabilitet och långsiktighet som byggts upp enligt gällande klimatlag. Att skyndsamt minska utsläppen inom transportsektorn är därutöver helt nödvändigt för att leva upp till våra åtaganden inom EU. Att behålla nationella klimatmål kan därutöver vara av stor betydelse och fördel då vi inte kan vara säkra på vilken klimatpolitik som kommer att vara rådande i kommande EU-parlament och kommission. Över 370 företag och fackens centralorganisationer gick i oktober 2023 ut med ett upprop där man krävde att regeringen inte skulle riva upp klimatmålen för 2030. De konstaterar att ”det skulle skapa en stor osäkerhet för oss inom näringslivet och för fackförbundens medlemmar. Blocköverskridande, långsiktiga överenskommelser måste gå att lita på. Att de går att lita på över tid, är själva poängen”.

Sveriges nationella klimatmål till 2030 bör behållas och Miljömålsberedningen bör därmed inte ges i uppdrag att genomföra en översyn av dessa mål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 4.4 En nationell utsläppshandel löser inte problemen

Inom EU införs 2027 EU:s nya obligatoriska utsläppshandelssystem EU ETS 2 som omfattar vägtransporter och byggnader (med egen uppvärmning) samt vissa industrier. Regeringen gör i skrivelsen bedömningen att handeln i Sverige även bör inkludera förbränning av fossila bränslen i samtliga ytterligare sektorer utöver de sektorer som obligatoriskt omfattas av EU:s nya utsläppshandelssystem ETS 2. Det innebär att regeringen vill att t.ex. fossil användning inom jordbruk, arbetsmaskiner och fiskebåtar

även ska ingå i ett nytt nationellt handelssystem. Hur det nationella systemet ska kombineras med EU:s handelssystem avser regeringen att utreda. Skälet till att regeringen vill att de svenska utsläppen inom ETS 2 även ska omfattas av en nationell utsläppshandel är att man inser att man med sin förda politik, inte minst den mycket kraftiga sänkningen av reduktionsplikten, får mycket svårt att nå Sveriges åtaganden inom ESR fram till 2030. Därför har regeringen en förhoppning om att skapa ett nationellt system som dramatiskt minskar försäljningen av fossila bränslen fr.o.m. 2027 genom att kraftigt minska tillgången på utsläppsrätter.

Miljökonsulten och EU-experten Magnus Nilsson konstaterar i ett initierat blogg-inlägg om regeringens handlingsplan (22/12 2023) att problemet är att om inte ESR-utsläppen börjar minska rejält redan 2025 eller 2026, dvs. redan innan utsläppshandeln startar, måste utsläppshandeln 2027–2030 tvinga fram en årlig minskning av försäljningen av fossila drivmedel med minst 10–15 procent. Det innebär att utgivningen av svenska utsläppsrätter måste bli väldigt begränsad, vilket i sin tur kommer att leda till att utsläppsrätterna blir dyra och till priser på fossila drivmedel på nivåer vi hittills aldrig upplevt. Enligt Nilssons bedömning kommer literpriset på fossila bränslen att överstiga 40 kronor i slutet av decenniet i ett sådant scenario.

Även ett flertal andra bedömare landar i analysen att ett nationellt handelssystem enligt regeringens planer riskerar att leda till extremt höga drivmedelspriser i slutet av decenniet. Vänsterpartiet delar denna bedömning och anser att regeringens inriktning är oförenlig med en klimatpolitik med folklig förankring och acceptans. Att utsläppen inom ESR-sektorn i Sverige kraftigt skulle minska under de närmaste åren fram till 2027 förefaller ytterst osannolikt då sänkningen av reduktionsplikten och drivmedelsbeskattningen i stället ökar utsläppen med 4–5 miljoner ton årligen. Därmed är regeringens nödlösning i form av nationell utsläppshandel med chockhöjda drivmedelspriser inte ett realistiskt alternativ med vare sig långsiktighet, folklig förankring eller förutsägbarhet.

## 4.5 Få ljuspunkter i regeringens bedömningar i klimathandlingsplanen

Regeringens klimathandlingsplan saknar konkreta åtgärder och innehåller endast bedömningar. I handlingsplanen konstaterar regeringen att beskattningen av den tunga godstrafiken behöver ses över och att det finns anledning att fortsätta analyserna av ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på vägarna. Vänsterpartiet har under lång tid föreslagit att ett sådant system ska införas och välkomnar att regeringen till sist börjar inse nyttan av ett avståndsbaserat system för beskattning av långtradare. Det skulle gynna både fordon med lägre utsläpp och svenska åkare samt stärka förutsättningarna för att minska de illegala transporterna. Vi anser att ytterligare analyser inte är nödvändiga – frågan har utretts ett flertal gånger redan – och att regeringen därför skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag. Se vår motion En järnväg för framtiden (2023/24:2346).

Vi välkomnar även att regeringen bedömer att en möjlighet bör skapas för personer med körkortsbehörighet B att under vissa förutsättningar framföra fordon som väger under 4,25 ton om dessa fordon drivs på el, biogas eller vätgas för transport av gods. Att EU:s körkortsdirektiv ändras i en sådan riktning gynnar lägre utsläpp inom transportsektorn och Vänsterpartiet har därför lyft behovet av åtgärder tidigare i riksdagen.



Regeringen gör även bedömningen att tillståndprocesserna enligt miljöbalken bör utformas så att Sverige kan möta klimatomställningens utmaningar på ett effektivt sätt. Förändringar bör enligt regeringen genomföras i systemet för miljöprövning för att möjliggöra kortare, mer förutsebara och effektiva tillståndprocesser. Vänsterpartiet delar regeringens bedömning och anser att Miljöprövningsutredningens förslag om förbättrade processer utan att försämra miljöskyddet bör genomföras. Vi anser även att det behövs ytterligare ekonomiska resurser för myndigheternas arbete med tillsyn och prövningar. Vänsterpartiet delar inte regeringens utspel om att Sveriges miljölagar generellt är ett hinder för klimatomställningen. Däremot är regeringens hänsyn till kortsiktiga vinstintressen på marknaden på bekostnad av åtgärder för klimatomställning och fungerande ekosystem det fundamentala problemet. Effekten av dessa bristande åtgärder riskerar att i grunden försämra människors vardag.

## 4.6 Sverige bör införa en koldioxidbudget

Halten av växthusgaser i atmosfären är avgörande för den globala uppvärmningen. För att uppsatta klimatmål ska vara relevanta måste ramarna för hur stora utsläppen kan vara fram till målar vara tydliga. Det behövs därför en budget för hur stora koldioxidutsläppen kan vara på årlig basis för att Sverige rättvist ska hålla sig inom det kvarvarande globala utsläppsutrymmet. Flera kommuner och regioner i Sverige har beslutat om egna koldioxidbudgetar, men på nationell nivå saknas en sådan. Vänsterpartiet anser inte att det i nuvarande klimatnödläge är acceptabelt att Sveriges klimatpolitiska handlingsplan inte lever upp till vare sig klimatlag eller Sveriges del av Parisavtalet. Vi anser att det krävs en koldioxidbudget som är kopplad till nödvändiga styrmedel och åtgärder för utsläppsminskningar som varje regering bör åläggas att presentera för varje mandatperiod.

Sverige bör anta en koldioxidbudget i linje med Parisavtalets temperaturmål, baserad på IPCC:s senaste utvärderingsrapport och en global rättvis fördelning av utsläppsutrymmet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att stärka ovannämnda perspektiv samt omfattning och tempo i klimathandlingsplanen föreslår Vänsterpartiet nedanstående åtgärder för att nå klimatmål och åtaganden gentemot EU.

# 5 Vänsterpartiets utgångspunkter i klimatpolitiken

## 5.1 Rättvist miljöutrymme

Vänsterpartiet eftersträvar att länder, regioner och individer ska hålla sig inom ett rättvist miljöutrymme, dvs. den mängd resurser som vi kan använda utan att tvinga andra människor att använda sig av en mindre mängd resurser, nu eller i framtiden. Tanken om ett rättvist miljöutrymme har två beståndsdelar. Den första delen är den grundläggande utgångspunkten att det finns ett givet miljöutrymme som vi människor har att röra oss inom. Vi har bara en jord med vissa givna ekologiska gränser. De ramarna kan inte tänjas hur som helst, utan vi måste se till att leva inom dem. Lever vi över ett givet miljöutrymme, över ett ekosystems bärkraft, drabbar det oss själva men

även andra länders invånare och kommande generationer. På samma sätt drabbar tidigare generationers överskridande av ramarna oss i dag. Vi kan inte alltid helt objektivt slå fast hur stort miljöutrymmet är, men vi kan göra kvalificerade bedömningar, exempelvis gällande nivåer av klimatpåverkande växthusgaser. Miljöutrymmet är inte statiskt. Det kan minskas ytterligare genom rovdrift och miljöförstöring, men också ökas genom mer miljövänliga produktionsmetoder.

Den andra delen av det rättvisa miljöutrymmet är frågan om rättvisa. Om man tror på alla människors lika värde borde tillgången till pengar inte vara grunden för en fördelning av världens resurser. Jorden är vårt gemensamma arv och borde då också förvaltas på det sättet. Men i dag är det de individer, företag och länder som har mycket pengar som lägger beslag på en långt mycket större andel av det totala miljöutrymmet än vad fattiga länder eller individer gör. Det är inte rättvist. Det behövs politiska beslut för att rika länder ska minska sin miljö- och klimatpåverkan och för att fattiga länder ska få möjlighet att utvecklas.

## 5.2 En jämlik, jämställd och rättvis klimatomställning

Sverige har genom sina historiska utsläpp och nuvarande ohållbara konsumtionsnivåer tydligt ansvar för klimatkrisen. Konsumtionen i Sverige är ohållbar och oförenlig med klimatmålen. Om alla människor på jorden skulle konsumera lika mycket som genomsnittssvensken skulle det behövas drygt fyra jordklot.

Stockholm Environment Institute (SEI) och Oxfam har i en rapport 2023 med hjälp av nya data visat att utsläppen i Sverige är mycket ojämnt fördelade i befolkningen och varierar kraftigt beroende på inkomst. Den rikaste procenten av svenskarna släppte 2019 i snitt ut hela 42 ton per person och år, och de rikaste 10 procenten 15 ton per person och år. Det kan jämföras med utsläppen från de fattigaste 50 procenten av svenskarna som släppte ut 4 ton per person och år.

Vänsterpartiet anser att rapporten tydligt bekräftar att alla inte bär samma ansvar för klimatkrisen. Höginkomsttagare som orsakar större utsläpp måste bära en större kostnad för klimatomställningen. Därutöver har människor med lägre inkomster sämre möjligheter att ställa om och att på sikt hantera de konsekvenser klimatförändringarna innebär.

Den ekonomiska ojämlikheten ökar snabbare i Sverige än i alla andra OECD-länder. I Sverige äger de fem rikaste personerna mer än vad 5 miljoner svenskar äger tillsammans. Den ekonomiska ojämlikheten i Sverige måste med nödvändighet minska för att möjliggöra en jämlik, rättvis och framgångsrik klimatomställning.

Klimatförändringarna påverkar levnadsvillkoren för både män och kvinnor. Ökad jämställdhet är dock en förutsättning för en rättvis klimatomställning och hållbar utveckling. Globalt påverkas de med lägst inkomster mest, och kvinnor påverkas mer än män då de i högre utsträckning har ansvar för hushåll och tillgång till naturresurser. Kvinnor drabbas därför hårdare av naturkatastrofer och extremväder.

Män och kvinnor har också olika stor påverkan när det gäller utsläpp av växthusgaser, såväl globalt som nationellt. I Sverige har män betydligt högre klimatpåverkan genom sina privata transporter då de i högre utsträckning kör bil och genom en betydligt högre köttkonsumtion.

### 5.3 Marknaden kan inte lösa klimatomställningen

Vänsterpartiet arbetar för att klimatomställningen ska göras till en central del av den ekonomiska politiken. På mycket kort tid behöver omställningen av vår konsumtion och produktion sättas i centrum av samhällets utveckling för att vi ska nå de ambitiöst satta klimatmålen. Politiken har alltför länge satt sin tilltro till marknadens krafter i hopp om att klimatomställningen ska hanteras utan det aktiva samhällets inblandning. Men marknaden kan inte lösa kritiska systemfrågor.

Hela samhället behöver ställas om för att hantera klimatkrisen. Klimatförändringen innebär en grundläggande samhällskris som vi bara kan lösa tillsammans. Det är positivt att individen gör medvetna val som minskar utsläppen, men det krävs strukturella förändringar för att minska utsläppen i nödvändig takt. Det är politikens ansvar att ge människor tillgång till klimatsmarta alternativ till rimliga kostnader och ekonomiskt kompensera de som saknar hållbara alternativ. En ekonomisk politik för klimaträttvisa stärker välfärden för flertalet och minskar utsläppsutrymmet för de rikaste. När en större andel av ekonomin går till gemensamma investeringar, i stället för till att betala de rikas lyxkonsumtion, minskar utsläppen och stödet för omställningen ökar. Klimatförändringen måste mötas med gemensamma offentliga investeringar. Målsättningen med Vänsterpartiets ekonomiska politik är att trygga välfärden, öka jämlikheten, få fler människor i arbete och skapa förutsättningar för en grön omställning. Klimatåtgärder måste gå hand i hand med att minska sociala och ekonomiska klyftor.

### 5.4 Den ekonomiska tillväxten måste underställas en utveckling som är hållbar

Den ekonomiska tillväxten måste underställas en utveckling som är ekologiskt hållbar. Frågan om tillväxt måste kombineras med frågan om vad samhället ska använda tillväxten till och på vilket sätt tillväxten skapas. En jakt på produktionsökningar kan i sig aldrig vara ett självändamål.

### 5.5 Ett fossilfritt samhälle ger många positiva effekter

Att Sverige måste öka takten i klimatomställningen har starkt vetenskapligt stöd. De länder som tidigt ställer om till fossilfria lösningar ges möjlighet till konkurrensfördelar globalt med positiva effekter för ekonomi och sysselsättning. Det ger även förutsättningar för ett modernt hållbart samhälle som är mindre sårbart vid krissituationer. En snabb elektrifiering av transport- och industrisektorn minskar beroendet av import av fossila bränslen. Med ett robust elnät och kraftig utbyggnad av förnybar elproduktion som även omfattar ökad lokal produktion kan energiförsörjningen tryggas i hela landet och gemensamma energisatsningar stimuleras. Ett energieffektivt samhälle med en cirkulär ekonomi och tillgång till energisnåla bostäder bidrar till ett effektivt nyttjande av jordens begränsade resurser och ett ekologiskt hållbart samhälle.

En ökad nationell självförsörjningsgrad av livsmedel och minskat beroende av fossila insatsvaror som drivmedel och handelsgödsel inom jordbruket minskar vår sårbarhet i livsmedelsförsörjningen. Genom att värna kolsänkorna i våra skogar och i jordbruket och återskapa våtmarker ges även förutsättningar för ett mer hållbart skogs- och jordbruk som bevarar den biologiska mångfalden. Med en rikare biologisk mång-

fald blir också våra ekosystem mer motståndskraftiga mot den stress som uppstår av redan höjd temperatur och extremväder.

Ett fossilfritt samhälle förbättrar även folkhälsan med minskade luftföroreningar och minskat buller genom elektrifiering av transportsektorn. Genom minskat utrymme för bilism i våra tätorter ges förutsättningar för moderna hållbara städer.

Med offentligt stöd för mer växtproducerad mat och minskade subventioner för storskalig animalieproduktion kan risker för pandemier minskas, hälsosammare dieter främjas och djurvälståndet förbättras.

## 5.6 Sverige faller i klimatränkning

Sverige har ett ansvar att förvalta vår historiskt viktiga roll för miljö- och klimatarbetet globalt. Tyvärr har regeringen och Sverigedemokraterna närmast abdikerat i dessa frågor såväl nationellt och på EU-nivå som globalt. När takten i åtgärder för utsläppsminskningar behöver accelerera har regeringen i stället beslutat om åtgärder som kraftigt ökar utsläppen på nationell nivå. I Climate Change Performance Index (CCIP) ranking, som publicerades med anledning av FN:s klimattoppmöte i Dubai 2023, föll Sveriges klimatpolitik från femte till tionde plats. CCIP består av forskningsinstitut och ett flertal tankesmedjor och man konstaterar att Sverige har ett glapp mellan goda föresatser och faktisk implementering av de aktuella målen. Sveriges tidigare ambitiösa klimatpolitik har enligt CCIP skurits ned eller t.o.m. tagits bort. Man anser att Sverige har gått från att vara en föregångare inom internationell klimatpolitik till att nu på EU-nivå blockera politik relaterad till skogsfrågor, och att bristen på hållbart skogsbruk i landet har skadat ekosystemet.

Vänsterpartiet anser att Sverige bör ta sitt historiska ansvar för klimatkrisen och sträva efter att bli ett av de första fossilfria välfärdslanderna genom att rättvist minska utsläppen nationellt och hållbart nyttja naturen med stärkt kolupptag och bevarad biologisk mångfald. Nedan presenterar vi våra förslag för en sådan politik.

## 6 Tvärsektoriella och finanspolitiska åtgärder

### 6.1 Sverige bör anta mål om nollutsläpp senast 2035

Sverige har ett långsiktigt klimatmål att senast 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Denna målsättning innebär att utsläppen från verksamheter inom Sverige senast 2045 ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen 1990. För att klara de återstående 15 procenten får kompletterande åtgärder räknas in. Det kan t.ex. vara ökade upptag av koldioxid i skog och mark eller köp av andra länders utsläppsminskande åtgärder. Vänsterpartiet vill öka ambitionen vad gäller när målet om nollutsläpp av fossila växthusgaser senast ska vara uppnått för att vårt nationella mål ska vara i linje med Parisavtalets målsättning. I den mån Vänsterpartiet i riksdagen inte får stöd för en sådan ökad målsättning avser vi att fortsätta att verka för att delmålen till 2030 och 2040 skärps med avseende på att målen ska nås genom egna nationella åtgärder för utsläppsminskningar och inte genom t.ex. köp av utsläppsminskningar i andra

länder. Vänsterpartiet delar därmed inte regeringens bedömning i handlingsplanen att Sverige för att nå klimatmålen bör satsa på kompletterande åtgärder.

Sverige ska senast 2035 ha nollutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Klimatmålet ska nås genom utsläppsminskningar inom landet, omfatta utsläpp inom såväl den handlande som den icke handlande sektorn, dvs. oavsett om det innefattar utsläpp som omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter eller de som hanteras nationellt, och avse de utsläpp som är skapade av mänsklig verksamhet.

Vad som ovan anförts om klimatmål för nollutsläpp av växthusgaser senast 2035 bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 6.2 Etappmål till 2030 och 2040 bör uppnås genom egna nationella utsläppsminskningar

Vänsterpartiet anser inte att Sveriges nationella etappmål för den icke handlande sektorn till 2030 och 2040 ska kunna nås genom att använda ”kompletterande åtgärder”. Kompletterande åtgärder innebär att delmålen för 2030 och 2040 på 63 respektive 75 procents lägre utsläpp kan nås genom sådana åtgärder som t.ex. köp av utsläppsminskningar i andra länder med upp till 8 procentenheter av målet.

Vi anser att kompletterande åtgärder öppnar för att Sverige riskerar att tappa fokus på egna nödvändiga utsläppsminskningar, vilket Sverige som industriland har historiskt ansvar att genomföra.

Vänsterpartiet anser däremot att kompletterande åtgärder som ökat upptag av koldioxid i skog och mark genom ytterligare åtgärder eller avskiljning och lagring av koldioxid från förbränning av biobränslen (s.k. bio-CCS) bör kunna nyttjas för att möjliggöra negativa utsläpp.

Av regeringens handlingsplan framgår att regeringen gör bedömningen att internationella klimatinvesteringar (i enlighet med Parisavtalets artikel 6) potentiellt bör kunna bidra till de svenska klimatpolitiska målen. Vänsterpartiet delar inte regeringens bedömning och anser att de klimatpolitiska målen bör uppnås genom nationella utsläppsminskningar.

Etappmålen om utsläppsminskningar till 2030 och 2040 för den icke handlande sektorn ska uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 6.3 Inför stoppdatum för fossila bränslen 2035

Fossila bränslen står för den överlägset största delen av människans klimatpåverkan och utsläppsutrymmet minskar drastiskt. Hela samhället med alla aktörer behöver en tydlig färdriktning med slutmål i omställningen. Vänsterpartiet har sedan flera år tillbaka föreslagit att Sverige ska anta ett nytt skärpt klimatmål om nollutsläpp senast 2035. Det föreslagna klimatmålet ska nås genom utsläppsminskningar inom landet och för att nå målet krävs att fossila bränslen och fossila drivmedel är utfasade senast 2035. Sverige behöver tydliggöra detta genom att besluta om ett stoppdatum till 2035 när inte längre fossila bränslen och fossila drivmedel ska vara tillåtna. Vi menar att stoppdatum redan nu politiskt kan beslutas och att övriga delar i lagförslaget som teknisk utformning och eventuella undantag bör utredas.

Sverige ska införa stoppdatum till 2035 för användning av fossila bränslen och fossila drivmedel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Sverige bör inom EU verka för stoppdatum till 2035 för användning av fossila bränslen och fossila drivmedel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 6.4 AP-fonderna bör placeras hållbart utan fossila investeringar

Vänsterpartiets uppfattning är att AP-fondsmedel inte bör utnyttjas i spekulativa syften utan bör förvaltas utifrån långsiktiga, samhällsekonomiska kriterier. Befintliga investeringar i fossilindustrin bör avvecklas i närtid och samtliga AP-fonder bör ha kvantitativa mål för investeringar i förnybar energi. Vänsterpartiet har i motionen AP-fonderna (2021/22:463) föreslagit åtgärder med denna inriktning. Vi arbetar inom ramen för pensionsöverenskommelsen fortsatt för dessa förslag.

## 6.5 Ekonomisk politik för en rättvis grön klimatomställning

Klimatfrågan förutsätter samhällets handlingskraft och beslutsamhet. Vänsterpartiet arbetar för att klimatomställningen ska göras till en central del av den ekonomiska politiken. På mycket kort tid behöver omställningen av vår konsumtion och produktion sättas i centrum av samhällets utveckling för att vi ska nå de ambitiöst satta klimatmålen. Politiken har alltför länge satt sin tilltro till marknadens krafter i hopp om att klimatomställningen ska hanteras utan det aktiva samhällets inblandning.

Men marknaden kan inte lösa kritiska systemfrågor. Det går exempelvis inte att bygga elbilar om det inte finns tillräckligt med laddstolpar eller en utbyggd förnybar elproduktion och nätkapacitet. Konsumtion som är fossilfri måste också initialt kunna utvecklas utan det grundläggande marknadskravet på lönsamhet. Det helhetsansvaret kan bara det offentliga ta och när det inte görs hålls nödvändiga förändringar tillbaka. Sammantaget gör det att införandet av ny teknik går alldeles för långsamt och mycket av utsläppsminskningarna i praktiken måste tas via beteendeförändringar och minskad konsumtion, en strategi som riskerar att både möta stort motstånd och dras med betydande ineffektivitet.

Ett annat lika viktigt skäl är att pris på koldioxid – koldioxidskatt – har en regressiv effekt. Högingkomsttagare som konsumerar mer (och bidrar med större utsläpp) betalar förvisso mer i kronor, men som andel av inkomsten blir effekten mindre än för låg- och medelinkomsttagare. Det innebär att effekten blir att marknaden skapar mest undanträngning av konsumtion hos de hushåll som redan i dag har lägst utsläpp och inte heller kan bibehålla sin konsumtion med hjälp av minskat sparande.

## 6.6 Klimatomställningen och behovet av ett reformerat finanspolitiskt ramverk

Klimatomställningen kommer att innebära att omfattande investeringar behöver göras i en rad samhällsviktiga verksamheter. Det rör sig om investeringar i transportinfrastruktur, elöverföring och elproduktion och en upprustning samt klimatanpassning av bostadsbeståndet. Investeringarnas storlek är beroende av en rad faktorer och

tidsaspekten är en viktig sådan. Ju längre världens stater avstår från att vidta åtgärder och genomföra omfattande investeringar, desto högre kommer kostnaden att bli för att hantera effekterna av klimatförändringarna. Att återställa, förhindra och reparera skador i efterhand är en betydligt dyrare väg att gå än att i möjligaste mån förebygga klimatförändringarnas negativa inverkan på samhället. Dessutom förutsätter en offensiv klimatomställningspolitik som är lika eller mer ambitiös än de konventionsbundna åtaganden som Sverige förbundit sig att följa att investeringarna genomförs i relativ närtid och med betydande summor.

År 2016 slöts en överenskommelse om det finanspolitiska ramverket mellan samtliga riksdagspartier, förutom Sverigedemokraterna. De viktigaste delarna i överenskommelsen var att nivån på överskottsmålet för de offentliga finanserna sänktes från 1 procent till 0,33 procent över en konjunkturcykel och att ett skuldankare för den offentliga skulden infördes. Dessa regler trädde i kraft 2019. En annan central komponent i överenskommelsen var att man skrev in att det finanspolitiska ramverket skulle ses över i slutet av varannan mandatperiod så att eventuella reviderade mål skulle kunna träda i kraft första året efter ett ordinarie val. I utredningen som föregick det nya överskottsmålet skissade man på en beslutsordning där en översyn görs 2025 och där beslut fattas i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2026. De nya reglerna skulle då kunna börja gälla 2027.

Vänsterpartiet har länge drivit frågan om att tidigarelägga denna översyn. Det som vi framför allt lyft fram är att nivån på överskottsmålet och det nya skuldankaret inte är konsistenta med varandra och att överskottsmålet står i vägen för de stora statliga investeringar som måste till för att möjliggöra och snabba på klimatomställningen. Den gröna omställningen kan inte vänta till 2027, den måste ske omedelbart.

De ursprungliga skälen bakom överskottsmålet är sedan länge uppfyllda och/eller överspelade. Sverige har bland de starkaste offentliga finanserna i västvärlden och löpande och stora överskott i bytesbalansen. Den offentliga sektorns bruttoskuld beräknas till 30,3 procent av BNP 2023, vilket är mycket lågt i ett internationellt perspektiv. Samtidigt står världen inför ett klimatnödläge och de globala utsläppen fortsätter att öka. En global temperaturökning på 1,5 grader ligger ytterst nära i tid. Nuvarande beslut och åtgärder är otillräckliga för att vända utvecklingen. Vilka åtgärder som vidtas de närmaste åren är avgörande för hur utvecklingen blir även på lång sikt. Det krävs att alla länder gör sitt yttersta för att uppsatta klimatmål ska nås. Det gäller även Sverige.

Klimatkrisen innebär att staten måste ta ansvar för ett stort investeringsprogram. Rätt hanterat kan detta investeringsprogram bli en katalysator för ökad produktivitet, minskad arbetslöshet och en modernisering av det svenska samhället.

För att finansiera detta investeringsprogram föreslår Vänsterpartiet att ett tioårigt moratorium införs för det finanspolitiska ramverket, med start 2024. Vänsterpartiet föreslår att dagens överskottsmål ersätts med ett underskottsmål för de offentliga finanserna under moratoriet. Vi föreslår att saldomålet för de offentliga finanserna sätts till -1 procent av BNP över en konjunkturcykel. Vänsterpartiet har bett riksdagens utredningstjänst att räkna på hur den offentliga skulden skulle utvecklas med ett sådant underskottsmål. Analysen visar att den offentliga bruttoskulden beräknas landa på 40,7 procent av BNP 2033. Om Sverige hade haft en bruttoskuld på den nivån i dag, skulle vi fortfarande ha bland de starkaste offentliga finanserna inom EU.

## 6.7 En investeringsplan på över 700 miljarder för omställningen under tio år

Med en annan politik skulle Sverige ha goda förutsättningar att nå de satta klimatmål som vi har åtagit oss att leva upp till. Genom gemensamma ansträngningar och ett aktivt samhälle som investerar i klimatet och miljön kan vi åstadkomma en verkligt meningsfull och effektiv klimatomställning. Vänsterpartiet vill ta sikte på en klimatpolitik som är strukturerad, omfattande och folkligt förankrad. För att klimatomställningen ska bli verkningsfull måste hela samhället och alla delar av ekonomin ställas om.

Genom investeringar på 700 miljarder kronor vill vi de kommande tio åren se till att klimatomställningen accelereras på det sätt som efterfrågas av bl.a. Klimatpolitiska rådet. Med Vänsterpartiets föreslagna investeringar kommer Sverige att ta reella steg mot att bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi går från ord till handling och föreslår en omställningspolitik som kommer att märkas i alla delar av vårt samhälle.

Redan 2024 behöver samhället dels genomföra viktiga klimatsatser, såsom att kraftigt sänka biljettpriserna i kollektivtrafiken och stärka järnvägsunderhållet, dels inleda ett strukturerat arbete inför vår tids stora investeringsåtagande. Vänsterpartiet föreslår att en klimatinvesteringsmyndighet inrättas som ges i uppdrag att planera, samverka och strukturera det gröna investeringsprogram som sjsätts fullt ut 2025. Vänsterpartiets klimatinvesteringspaket:

- Investera 490 miljarder kronor över tio år i en stärkt transportinfrastruktur med fokus på järnvägsutbyggnad.
- Investera 130 miljarder kronor över tio år i bygg- och fastighetssektorn för klimatenoveringar och förbättrad nybyggnation.
- Investera 100 miljarder kronor över tio år i ett robust elnät och förnybar elproduktion.
- Stärk skyddet av värdefull natur och återställ naturliga kolsänkor som våtmarker.

## 6.8 Klimatinvesteringar ger ökad sysselsättning

Vänsterpartiet söker mandat för att genomföra ett historiskt omfattande investeringspaket för klimatet. Genom nämnda investeringar på 700 miljarder kronor vill vi de kommande tio åren se till att klimatomställningen accelereras. Vi föreslår en investeringsledd klimatpolitik för att främja utvecklingen inom tre områden: transporter, energi och bostäder. Med Vänsterpartiets föreslagna investeringar skulle Sverige ta reella steg mot att bli världens första fossilfria välfärdsland. Ett sådant omfattande investeringspaket får också positiva effekter på svensk ekonomi och arbetsmarknad.

Olika typer av offentliga satsningar får olika effekter på ekonomin och på de offentliga finanserna. En satsning som till stor del ökar efterfrågan på inhemskt producerade varor och tjänster ger en positiv effekt på den svenska produktionen och sysselsättningen. Det ger i sin tur s.k. multiplikatoreffekter eftersom en högre sysselsättning och lägre arbetslöshet ger högre hushållsinkomster, när människor går från arbetslöshet till arbete. Många av investeringsbehoven relaterade till klimatomställningen är tydligt arbetskraftsintensiva. Ett exempel är energieffektivisering av bostadssektorn. Ett annat exempel är utbyggnad av laddinfrastruktur för att påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Den typen av investeringar ger större effekt på sysselsättningen än investeringar som har stor kapitalintensitet.



Offentliga investeringar kan få mycket stora återverkningar i ekonomin – mångdubbelt större än exempelvis skattesänkningar. Vänsterpartiet har presenterat beräkningar av hur stora effekter vårt klimatinvesteringspaket kan ge på BNP och arbetslöshet i vår ekonomisk-politiska plattform Ny start för Sverige.

De ekonomiska effekterna av offentliga investeringar är självklart inte bara beroende av hur mycket som investeras utan även av under vilka former de investeras. Om allt arbete utförs av gästarbetare med låga löner som efter avslutat arbete återvänder till sitt hemland blir följdverkningarna i den svenska ekonomin av de extra investeringarna mindre. Krav på arbetstillstånd, kollektivavtalsenliga löner eller skattskyldighet i Sverige liksom kontroller och kraftfulla sanktioner mot fuskande arbetsgivare är inte bara viktiga för att skydda arbetstagarnas villkor och svenska skatteintäkter. De är också viktiga för att ge svenska företag och arbetare en sjyst möjlighet att konkurrera på lika villkor och på så sätt säkerställa att en större del av det välstånd som skapas i arbetet med att bygga ny infrastruktur kommer den svenska ekonomin till del.

För att dessa investeringar ska få fullt genomslag i form av ökad sysselsättning och minskad arbetslöshet är det nödvändigt att det samtidigt görs omfattande satsningar på utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken. Samtidigt som arbetslösheten är hög så råder det i dag brist på yrkesutbildade personer i flera branscher.

## 6.9 Institutionaliserat klimatinvesteringspolitiken

Omställningstakten och volymerna i investeringarna utgör en förvaltningspolitisk utmaning. Frågan om prioritering, regional och lokal förankring och en samlad handelspolitik som gynnar omställningens ansträngningar innebär att det finns ett behov av central samordning.

Samhällets samlade resurser behöver ställas till förfogande för att omställningen ska genomföras effektivt och ändamålsenligt. Vänsterpartiet föreslår därför två huvudsakliga åtgärder för att institutionalisera omställningen.

Dels vill vi inrätta en klimatinvesteringsmyndighet med det explicita uppdraget att planera, samordna och prioritera inom ramen för det omfattande investeringsprogram som vi söker mandat för att genomföra. Myndigheten behöver inleda sitt arbete omgående för att 2024 effektivt ska tas till vara i syfte att planera för en fullskalig klimatinvesteringsplan 2025. Men en myndighetsförstärkning med det syftet förutsätter också en gedigen politisk förankring. Därför avser Vänsterpartiet att etablera en omställningsminister, ett statsråd med ansvar för den politiska styrningen avseende klimatinvesteringar.

Vänsterpartiet föreslår följande i budgetmotionen Rädsla välfärden – för ett tryggare Sverige (2023/24:2385):

- Inrätta en klimatinvesteringsmyndighet med satsning som bör inledas 2024 genom finansiering med 70 miljoner kronor.
- Inrätta en omställningsministerpost.

## 6.10 Inrätta ett omställningsråd

Klimatkrisen kräver stora offentliga investeringar där staten som aktör är avgörande. Statens organisatoriska roll för att verkställa befintliga strategier i klimatomställningen

behöver stärkas för att uppnå förbättrad samordning. Ett omställningsråd skulle kunna stärka samordningen i klimatpolitiken mellan staten, regionerna och kommunerna för att uppnå beslutade klimatmål och strategier. En sådan stärkt samordning skulle även gynna privata aktörer då det gynnar ökad tydlighet och långsiktighet. Ett omställningsråd bör även ges ett brett uppdrag att analysera hur statens roll kan stärkas genom utökad ansvar för klimatomställningen gällande nödvändiga resurser och tillgångar som marknaden inte bedöms kunna tillgodose i nödvändig utsträckning. Den brist på cement som riskerar att uppstå och ge effekter för omställningstakten på grund av Cementas bristfälliga miljöansökningar är ett sådant exempel där ett omställningsråd bör ges i uppdrag att analysera hur staten kan agera för att privata bolags agerande inte blir en bromskloss i omställningen.

Regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag på utformning av ett omställningsråd. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 6.11 Utöka och förläng Klimatklivet

Vänsterpartiet föreslår kraftigt ökade anslagsnivåer för Klimatklivet (se vår mot. 2023/24:2332 på utg.omr. 20 Klimat, miljö och natur). Enligt Naturvårdsverket gör konjunkturläget att tillgången på investeringsvilligt privat kapital minskar och därmed ökar kostnaden för investeringarna. Det ställs då ökade krav på tillgång till offentligt kapital för en omställning av både nya och befintliga strukturer som till stor del är uppbyggda kring fossila bränslen och råvaror. Vi ser ett ökande behov av klimatinvesteringar inom transportsektorn, industrin och jordbruket.

Klimatklivet bör förstärkas och förlängas för att staten ska möjliggöra företagens behov av stöd för en grön omställning. Regeringen bedömer att Klimatklivet bör förlängas t.o.m. 2028. Vänsterpartiet anser att Klimatklivet bör förlängas t.o.m. 2033 och att en årlig anslagsnivå bör uppgå till 7 miljarder kronor för att möjliggöra vår nationella omställning. Näringslivet behöver långsiktiga och förutsägbara förutsättningar och omställningen kräver stora investeringar. En förutsättning för att kunna använda anslaget på ett effektivt sätt är att det finns möjlighet att teckna avtal om fleråriga projekt. På så sätt kan fler stora långsiktiga och effektiva klimatinvesteringar komma till stånd. Klimatklivet stöder redan i dag de investeringar som ger mest klimatnytta per investeringskrona. Ungefär 80 procent av de ekonomiska medel som ges går till företagen. Naturvårdsverket har själva konstaterat att det finns möjlighet att öka andelen åtgärder som utöver klimatnytta även bidrar till försörjningstrygghet. Vänsterpartiet anser att regeringen bör följa Naturvårdsverkets råd och att ytterligare kriterier bör införas i klimatklivsförordningen så att åtgärder för försörjningstrygghet prioriteras högre. Regeringen bör tillse att en ändring i klimatklivsförordningen införs i syfte att prioritera försörjningstrygghet högre. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att möjliggöra ytterligare minskade utsläpp från transportsektorn behövs en intensifiering gällande utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för vätgas. Inom Klimatklivet ges stöd till publik laddinfrastruktur och laddning av tunga fordon. Klimatklivet ger vid sidan av elektrifieringen även stöd för omställning av transportsektorn med nya bränslen som grön vätgas, elektrobränslen och hållbara drivmedel. Förutom att detta minskar utsläppen så stärker det vår nationella tillgång och självförsörjning på drivmedel. Klimatklivet har genom åren gett omfattande stöd för nya anläggningar för

ökad produktion av biogas. Detta har tidigare mest använts inom transportsektorn, men användningen ökar nu inom industrin som söker det som ersättning för importerad fossilgas.

Ökade anslag för Klimatklivet ger även möjligheter för jordbrukssektorn. Hit hör el från biogasproduktion, konvertering av spannmålstorckar, produktion av biokol samt elektrifiering av arbetsfordon och anläggningar. Ett statligt investeringsstöd inom jordbruket är nödvändigt för omställningen och gör jordbruket bättre rustat för ökande priser på insatsvaror som drivmedel och energi.

Vänsterpartiet vill med ökade anslag för Klimatklivet även förstärka Klimatklivets stöd till satsningar på ökad resurseffektivitet och cirkulär ekonomi. IPCC lyfter i sin sjätte utvärderingsrapport behovet och att dessa åtgärder tillhör de med lägst åtgärds-kostnad för industrins klimatomställning. Inom EU pågår arbete för skärpt reglering för en mer cirkulär ekonomi. Det kommer förmodligen att få stor påverkan på olika produkter, värdekedjor och materialflöden när det gäller både utsläpp av växthusgaser, resurseffektivitet och en rad andra hållbarhetsaspekter. Sverige är bland de ledande länderna inom EU när det gäller innovationer på miljöområdet men ligger lägre än genomsnittet i EU när det gäller resurseffektivitet. Sverige måste enligt Vänsterpartiets uppfattning intensifiera arbetet för ökad resurseffektivitet och cirkulär ekonomi.

Den genomsnittliga utsläppsminskningen inom Klimatklivet under perioden 2015 t.o.m. den 20 mars 2023 uppgick enligt Naturvårdsverkets senaste lägesrapportering till 4 kg koldioxidekvivalenter per beviljad stödkrona. Om denna siffra används för en mycket grov uppskattning av vad ett årligt anslag på 7 miljarder kronor inom Klimatklivet skulle kunna uppgå till landar man enligt riksdagens utredningstjänst på en utsläppsminskning i storleksordningen 28 ton koldioxidekvivalenter per år. Om samma årliga utsläppsminskning antas kunna uppnås för hela perioden 2024–2033 skulle det grovt uppskattat innebära en utsläppsminskning på ca 250 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter. Dessa grova uppskattningar innehåller dock stor osäkerhet och det har inte gjorts någon bedömning av huruvida det finns potential för projektansökningar som skulle uppnå utsläppsökningar av denna storleksordning.

## 6.12 Stoppa finansieringen av nya fossila reserver inom EU

För att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader behöver 40 procent av de utvecklade reserverna av kol, olja och gas stanna kvar i marken. Ett stopp för investeringar i ytterligare reserver är därför helt nödvändigt, vilket både IPCC:s och Internationella energirådets (IEA) analyser visar. Några banker har i enlighet med detta också stoppat finansiering av projekt och bolag som ägnar sig åt att utveckla nya fossila reserver. Men ett antal andra europeiska banker lånade under 2022 enligt Reclaim Finance ut ytterligare 30,3 miljarder USD till de 100 främsta utvecklarna av nya reserver. Vänsterpartiet anser att ett förbud är nödvändigt för att hejda klimatförändringarna och för att stärka mer hållbara och likvärdiga konkurrensförhållanden för finansiella aktörer inom EU.

Sverige bör inom EU verka för förbud mot att finansiera utveckling av nya fossila reserver. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 6.13 Stärk myndighetsstyrningen

I skrivelsen gör regeringen bedömningen att myndigheters uppgifter kopplade till klimatomställningen bör preciseras i myndigheternas instruktioner. Vänsterpartiet delar i likhet med Klimatpolitiska rådet den bedömningen. Klimatpolitiska rådet står även fast vid sin tidigare framförda rekommendation att regeringen bör ge flera myndigheter ett stående uppdrag att leverera inspel till de kommande klimatpolitiska handlingsplanerna. En stor mängd förslag ger också en regering ökad möjlighet till handlingsfrihet att välja hur den ska uppfylla klimatlagens krav på handlingsplanen.

Vänsterpartiet delar Klimatpolitiska rådets bedömning även i denna fråga och anser att fler myndigheter än vad som är fallet för närvarande bör ha ett stående uppdrag att lämna inspel på förslag som kan minska utsläppen och som kan vara del i både kommande klimathandlingsplan och årliga budgetförslag och propositioner.

Regeringen bör 2024 ge relevanta myndigheter stående uppdrag att lämna inspel med förslag på utsläppsminskningar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 7 Prissättning av växthusgasutsläpp

### 7.1 EU:s handelssystem för utsläppsrätter måste skärpas

EU:s utsläppshandelssystem ETS är ett viktigt styrmedel för att unionen ska nå sina klimatmål men har även betydelse för Sveriges klimatmål. Vänsterpartiet anser att målsättningen för koldioxidminskningen måste skärpas genom att taket för koldioxidutsläppen från Europas basindustri- och energianläggningar skrivs ned ytterligare inom ETS för att höja ambitionsnivån. Vi anser att en skärpt ambitionsnivå för utsläppsminskningar inom ETS bör vara i linje med 1,5-gradersmålet. EU:s beslut under 2023 innebär att utsläppen inom EU ETS ska minska med 62 procent till 2030. Gratis tilldelning av utsläppsrätter ska enligt beslutet även fasas ut i vissa sektorer till 2034. Vänsterpartiet har arbetat för att utsläppen inom EU ETS ska minska med minst 70 procent till 2030 och att gratis tilldelning av utsläppsrätter snabbare ska fasas ut.

Sverige bör verka för att skärpa den årliga reduktionsfaktorn inom EU ETS samt begränsa antalet utsläppsrätter så att EU:s utsläpp minskar i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 7.2 Fasa ut de klimatskadliga subventionerna

I en årlig sammanställning från Naturskyddsföreningen konstateras att de fossila subventionerna i Sverige uppgick till 31 miljarder kronor 2023. Det är en ökning med 10 procent jämfört med 2022. Subventionerna består av undantag från avgifter, energiskatt och koldioxidskatt för fossila bränslen som resulterar i att det blir billigare att släppa ut växthusgaser. Under COP 28 i Dubai enades nationerna om att fossila subventioner behöver fasas ut så fort det är möjligt.

Enligt OECD kan en subvention definieras som miljöskadlig om den uppmuntrar till att mer miljömässig skada sker än vad som varit fallet utan subventionen. Att subventionera miljöskadliga aktiviteter samtidigt som arbete görs för att lindra skada och

undvika miljöskadliga aktiviteter är inte ett lämpligt sätt att använda samhällets resurser. Naturvårdsverket konstaterar att subventioner förutom sin avsedda effekt även kan leda till oönskade effekter. De kan t.ex. bidra till negativa miljöeffekter genom att påverka beteenden som leder till mer avfall, större utsläpp, ökad resursutvinning eller negativ påverkan på biologisk mångfald. I Sverige är det framför allt tre sektorer som har potentiellt miljöfarliga subventioner: transport-, energi- och jordbrukssektorn. Flera av subventionerna har införts för att uppfylla andra politiska syften, såsom regional eller arbetsmarknadspolitisk hänsyn. Vid en utfasning är det viktigt att väga subventionens syfte mot den skada som den åsamkar miljö och klimat. Vissa subventioner kan vid en sådan avstämning visa sig vara välmotiverade utifrån ett bredare samhälleligt perspektiv. I de fall subventionerna inte avskaffas är det viktigt att ha motsvarande miljö- och klimatstyrande åtgärder på andra områden, alternativt förändra subventionen så att den får så liten negativ miljöeffekt som möjligt. Det är t.ex. viktigt att Sverige samtidigt värnar och stärker lokal och hållbar livsmedelsproduktion.

Vänsterpartiet anser att de klimat- och miljöskadliga subventionerna behöver fasas ut såväl i Sverige som globalt. Det är oacceptabelt att regeringen ökar de fossila subventionerna under klimatkrisen.

Sverige bör under mandatperioden anta en handlingsplan för hur Sveriges klimat-skadliga subventioner kan avvecklas i närtid med hänsyn till ekonomiskt utsatta grupper och regioner. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att Sverige ska kunna bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna är det angeläget att påskynda övergången till fossilfria bränslen genom att fasa ut befintliga skatteundantag för användning av fossila bränslen. Regeringen ska senast 2026 återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen och med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser föreslå eventuella kompensatoriska åtgärder. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 7.3 Ekonomiskt svaga grupper bör skyddas och kompenseras för effekter av höga drivmedelspriser

Klimatläget är allvarligt men ger även en möjlighet att bygga ett mer hållbart och jämlikt samhälle. För att lyckas vinna folkligt stöd för omställningen måste den ha ett tydligt rättviseperspektiv. Många ekonomiskt utsatta hushåll saknar i dag tillgång till alternativa färdmedel till sin bil som drivs med bensin eller diesel. Regeringen anför som skäl för den sänkta reduktionsplikten att syftet är att underlätta för hushållen. Men förslaget kommer framför allt att gynna hushåll med dieselbil. Det kommer därutöver även att gynna hushåll med höga inkomster, inte minst de hushåll som innehar en eller flera dieselbilar med hög bränsleförbrukning. Därtill minskar incitamenten generellt för hushållen att byta till elbil.

Vänsterpartiet anser att ekonomiskt svagare grupper bör kompenseras för effekter av höga drivmedelspriser. Höga drivmedelspriser kan uppstå på grund av en rad andra faktorer än reduktionsplikten, såsom råvarupris och valutakurs. Skatt på drivmedel är ett viktigt verktyg för att minska bilismens klimatpåverkan. Men det är också ett trubbigt verktyg som inte gör skillnad på en höginkomsttagare i storstad med god tillgång till kollektivtrafik och en låginkomsttagare i glesbygd utan tillgång till alternativ till bilen.

Höga kostnader för att använda bilen påverkar människor i hela landet men i synnerhet glesbygdsbor, som saknar möjlighet till kollektivtrafik och som därmed är mer bilberoende. Därtill tyder ny forskning på att styrmedel som höjer priserna på fossila drivmedel är regressiva. Det finns därför starka skäl att införa kompensatoriska åtgärder för de mest utsatta hushållen och glesbygdsbor.

Trafikanalys har föreslagit att en del av koldioxidskatteintäkten från transportsektorn ska finansiera ett skatteavdrag till boende i glesbygd. Man föreslår att stödet till hushållen bör ges i form av ett inkomstskatteavdrag.

Inom EU har rådet och parlamentet kommit överens om att inrätta en social klimatfond för att stödja utsatta hushåll, småföretag och transportanvändare. Fonden ska inrättas för perioden 2026–2032 och ska hantera pris effekterna av ett utsläppshandelssystem för byggnader och vägtransporter samt bränslen inom ytterligare några sektorer. Varje medlemsland i EU ska för kommissionen presentera en social klimatplan med åtgärder och investeringar för att minska effekterna på ekonomiskt utsatta hushåll med anledning av det nya utsläppshandelssystemet.

Vänsterpartiet anser att beredskapen för att hantera situationer med höga drivmedelspriser måste stärkas för ekonomiskt utsatta hushåll genom kompensatoriska åtgärder som inte urholkar incitamenten för klimatomställningen. Det förutsätter att åtgärder införs nationellt och att regeringen arbetar aktivt gentemot EU i detta syfte. Av regeringens handlingsplan framgår att regeringen för att ta del av medel från den sociala klimatfonden avser att ta fram en social klimatplan med åtgärder för en rättvis klimatomställning. Vänsterpartiet välkomnar denna ambition men anser att detta skyndsamt bör genomföras.

Regeringen bör under 2024 återkomma med förslag på hur ekonomiskt svagare grupper kan skyddas och kompenseras för effekter i form av höga drivmedelspriser. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 7.4 Utred koldioxidransonering

Koldioxidransonering innebär att ett tak sätts upp för utsläpp av koldioxid från betydelsefulla utsläppskällor och att utsläppen fördelas lika inom befolkningen genom ransoner. Ett antal olika modeller för detta har tidigare utvecklats i Storbritannien. Förutom att ett tak sätts för utsläppen kan många andra fördelar finnas. Vi vet att höginkomsttagare, och män generellt, orsakar högre utsläpp av växthusgaser än låginkomsttagare och kvinnor. I motsats till dagens förhållande skulle ett ransonerings-system innebära att höginkomsttagare måste betala till låginkomsttagare om de vill göra större utsläpp än de tilldelats.

Vänsterpartiet menar att det är för tidigt att fastställa att koldioxidransonering skulle vara ett effektivt styrmedel för en skyndsamt rättvis klimatomställning. Förutom kostnadsberäkningar för att införa ransonering behövs underlag bl.a. för hur det påverkar andra styrmedel och de offentliga investeringarna för att minska utsläppen av koldioxid. Grundförutsättningen bör vara att styrmedlet ska stärka en jämlik och rättvis fördelning av det återstående utsläppsutrymmet och att regional hänsyn bör beaktas. En utredning bör tillsättas för att belysa effekterna av att införa koldioxidransonering i Sverige. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 8 Industrins gröna omställning

Behovet av en hållbar industri måste tydliggöras. Vänsterpartiet vill se kraftigt ökade investeringar i det som ställer om Sverige. I industrins fall innebär det många olika insatser. Vänsterpartiet vill se en övergång till förnybar energiproduktion och smarta elnät, satsningar på järnvägar, elvägar, utbyggd cykel- och kollektivtrafik, energirenoveringar och nybyggnation av lokaler och klimatsmarta bostäder. Det är satsningar som i hög grad kommer att påverka industrin.

De statliga bolag som verkar inom industrin ska användas aktivt för att bygga Sverige tryggare, mer jämlikt och ekologiskt hållbart, för att öka konkurrenskraften och inte minst för att jämna ut orättvisa skillnader mellan stad och landsbygd. Staten bör ta ett större ansvar för styrningen av sina bolag och ägardirektiven till flera av de statliga bolagen bör utvecklas. Statligt ägande kan innebära en större faktisk insyn och makt och möjliggör omställningar i ett snabbare tempo.

Mycket av det material som kommer från industrin är av samhällsavgörande karaktär. Det kan vara material som behövs för välfärden, byggande eller omställningen. Det måste därför finnas ett gemensamt ansvar för de samhällsavgörande industrierna. Det borde finnas en uttalad strategi för hur vi hanterar de industrier som är av stor vikt över tid.

Regeringen bör få i uppdrag att kartlägga vilka samhällsavgörande industrier och naturresurser som finns och ge förslag på hur en långsiktig plan för desamma skulle kunna upprättas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 8.1 Statligt stöd för återvinningsindustrin

I en värld där tillgången på råvaror blir allt knappare och miljöutmaningarna allt större blir innovationer och produkter med högre förädlingsvärde, återvinning och lägre resursförbrukning allt viktigare. Samverkan mellan företag (enskilda och i kluster), universitet, forskningsinstitut och myndigheter är av yttersta vikt för att få en verksamhet som inte bara styrs av kortsiktiga vinstmotiv. Det arbetet kommer att behöva intensifieras och fördjupas, samtidigt som industrin måste tillämpa mer innovationsfrämjande och kretsloppsanpassade arbetssätt. Inom exempelvis mineralområdet finns det behov av att forska mer kring återvinning av gruvavfall. För att utöka möjligheten till en återvinningsbransch inom mineralsektorn krävs det fler incitament från samhället. Ett av incitamenten är att rikta mer resurser till den typen av forskning. I dag får återvinningsindustrin ungefär en fjärdedel av forskningsmedlen som gruvindustrin får. Utöver forskningsdelen så behöver regeringen skala upp arbetet med att undanröja de hinder som finns för att företag ska kunna gå från tillämpad forskning till produktion och på så sätt stärka möjligheterna till en återvinningsbransch.

Regeringen bör återkomma till riksdagen om hur man från statligt håll kan omfördela forskningsstöd för att stötta återvinningsindustrin. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 8.2 Vassare miljöbalk för våra klimat- och miljömål

Vänsterpartiet anser att miljöbalken ska anpassas för att utgöra ett effektivt verktyg för att nå klimatmålen. Vi har tidigare lyft detta behov i riksdagen och både Klimatpolitiska

rådet och Naturvårdsverket har i rapporter påtalat detta behov. Vänsterpartiet saknar dock tydlighet i när detta ska genomföras. Vi anser även att det är av största vikt att förändringar i miljöbalken för att stärka vårt nationella verktyg för att nå klimatmålen inte får försvaga miljöbalkens betydelse för att uppfylla våra övriga nationella miljömål. Enligt vår uppfattning står vi inför två dominerande utmaningar att lösa på miljöområdet: klimatkrisen och utarmningen av biologisk mångfald och kollapsade ekosystem. Dessa globala utmaningar behöver med nödvändighet hanteras sammanhållande då de även är kopplade till varandra. Detta bör därmed även avspeglas i ett genomförande av en anpassad miljöbalk.

Regeringen bör senast 2024 återkomma med förslag på ändringar i miljöbalken i syfte att stärka miljöbalken som verktyg för att nå klimatmål och våra övriga nationella miljö kvalitetsmål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 8.3 Hållbar produktion av elbilar och batterier

Produktionen av batterier till elbilar har i dag brister i social och ekologisk hållbarhet och sker ibland med hög insats av fossil el. En svensk batteriproduktion är därför av flera skäl välkommen. IVL Svenska Miljöinstitutet har tidigare på uppdrag av Energi-myndigheten och Trafikverket genom litteraturstudier undersökt energiåtgång och utsläpp av växthusgaser vid tillverkning av batterier till elbilar. Utsläppen per kWh batteri var i genomsnitt 150–200 kg koldioxid och utsläppen tycktes öka linjärt med batteriets storlek. I stor skala saknades också återvinningssystem. Studien konstaterade att det är stora skillnader i utsläpp men att det fanns goda möjligheter att minska miljöpåverkan. Vid tillverkning kan mer grön el användas och material skulle kunna återvinnas effektivt. Detta är av stor betydelse då elbilar har stora miljö- och klimatfördelar och har stor potential. IVL Svenska Miljöinstitutet konstaterar att det behövs ekonomiska styrmedel som gör det lönsamt att använda återvunna material och att de svenska skatterna på fordon och bilförmåner också behöver ta hänsyn till utsläppen i tillverkningsstadiet.

Då elbilar har stora miljöfördelar och hög kapacitet att minska trafikens klimatpåverkan anser Vänsterpartiet att det är av stor vikt att vidta åtgärder för att förhindra att en del av miljövinsten äts upp av batteritillverkning och bristande återvinning. När det gäller återvinning har EU påtagligt stramat upp regelverket under senare år, vilket vi välkomnar. Men Sverige behöver göra mer för att gynna elbilar med lägre klimat- och miljöpåverkan och för att förhindra att produktion sker som inte är socialt hållbar.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder och styrmedel som gynnar elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan i tillverkningskedet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser att produktion av elbatterier, likaväl som produktion av drivmedel, ska ske socialt och miljömässigt hållbart. Vi anser att det inte borde vara möjligt att importera mineral och metaller som inte producerats hållbart för människor och miljö till Sverige eller inom EU. För att kunna spåra att mineral inte kommer från länder som t.ex. Kongo och med fruktansvärda konsekvenser för människor måste spårbarhet och hållbarhetsmärkning tas fram. Sverige har också ett nationellt ansvar för att själv utvinna metaller och mineral hållbart för att möta ökad efterfrågan. Regeringen bör senast 2025 återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra import av batteri-



metaller som inte är hållbart producerade. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 9 Transportsektorn

Med anledning av att transportsektorn har stor klimatpåverkan har riksdagen antagit ett specifikt mål för denna sektor. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent jämfört med 2010. Regeringen har därför beslutat att riksdagens beslutade klimatmål för transportsektorn ska utgöra ett etappmål i det transportpolitiska hänsynsmålet. För att Sverige ska nå målet måste utsläppen minska betydligt snabbare inom sektorn än vad som hittills varit fallet. Vänsterpartiet anser att det behövs kraftfullare och snabbare åtgärder än vad regeringen presenterar i klimathandlingsplanen för att minska utsläppen i transportsektorn i enlighet med nationella klimatmål och åtaganden inom EU och föreslår dessa nedan.

### 9.1 Tidsbestämd handlingsplan för att nå fossilfria transporter senast 2030

Sverige har mål om nettonollutsläpp till 2045, vilket innebär att utsläppen från transportsektorn kommer att behöva vara noll senast detta år. Målet om 70 procents minskade utsläpp till 2030 inom transportsektorn är ett etappmål. Den dåvarande S-MP-regeringen presenterade i april 2018 vad de kallade för ”en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering” som en del av skrivelsen En klimatstrategi för Sverige. Klimatpolitiska rådet konstaterar att handlingsplanen till största delen är en samlad beskrivning av redan fattade beslut och tillsatta utredningar och att den inte ger några detaljer om vilka åtgärder som behöver vidtas för att skärpa styrningen på transportområdet.

Klimatpolitiska rådet har rekommenderat regeringen att formulera ett entydigt mål om fossilfria transporter senast 2045 tillsammans med en tidsplan med tydliga beslut för att nå dit. Den dåvarande S-ledda regeringen valde att inte följa Klimatpolitiska rådets rekommendation och tillsatte i stället en utredning för att bl.a. föreslå när fossila drivmedel ska vara utfasade. Vänsterpartiet delar Klimatpolitiska rådets bedömning och anser att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att i tid uppnå 2030-målet inom sektorn samt fossilfria transporter. Vänsterpartiet anser att Sverige bör nå nollutsläpp senast 2035 i samtliga sektorer i samhället och anser i enlighet med en sådan inriktning att transportsektorn bör vara fossilfri senast 2030.

Regeringen bör 2024 återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 9.2 Klimatmålen ska vara målstyrande för infrastrukturplaneringen

Vänsterpartiet delar miljörorelsens, Naturvårdsverkets och Klimatpolitiska rådets bedömning att det nuvarande systemet med prognosstyrd planering för transportinfrastrukturen ska ersättas med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen.

Regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser att Trafikverket i sin planering tydligare ska ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla mål-orienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen måste återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Ett klimatanpassat transportsystem kräver styrmedel, och att sätta upp delmål för att uppnå det av riksdagen beslutade klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 är ett konkret sätt att tydliggöra vägen till måluppfyllelse för transportsektorn. Regeringen bör därför återkomma med förslag om delmål för transportsektorn i syfte att uppnå det av riksdagen beslutade klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 9.3 Prioritera kostnadseffektiva transportåtgärder med låg klimatpåverkan

För att utsläppen av växthusgaser ska minska i nödvändig takt i enlighet med våra klimatmål krävs ytterligare åtgärder för att skapa ett transporteffektivt samhälle. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt är en förutsättning för att vi ska nå effektiva och hållbara transporter. Detta är en central hörnsten i bygget för att Sverige till 2030 ska nå mål om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent jämfört med 2010. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande:

- Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.

- Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser.

Riksrevisionen har i en rapport konstaterat att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i alltför låg utsträckning för att åtgärda brister i vår infrastruktur. Det försvårar Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. I dag finns begränsade möjligheter för kommunerna att få ekonomiskt stöd för vissa steg 1- och steg 2-åtgärder. Det finns i dag ingen möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska steg 1- och steg 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen. Ansvar för att finansiera och vidta dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, regioner och privata aktörer. Möjlighet till incitament för kommunerna att genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder finns i begränsad utsträckning genom krav på motåtgärder för bidrag genom stadsmiljöavtal och genom stöd från Klimatklivet.

Regeringen bör senast 2024 återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

En transporthierarki bör genomsyra alla beslut som rör kommunikationer. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens klimatpåverkan ska leda mot de övergripande klimatmålen. Vid behov av kommunikation bör man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att över huvud taget fysiskt förflytta sig. För att minska behov av förflyttningar krävs därför i grunden en god samhällsplanering. Regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut för transportplanering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 9.4 Reduktionsplikten

Regeringens beslut om att sänka reduktionsplikten till 6 procent för bensin och diesel under perioden 2024–2026 är utmärkande för regeringens och SD:s klimat- och miljöpolitik. I likhet med en rad tidigare beslutade åtgärder och anslagsnivåer på dessa områden så försämras möjligheterna att nå de mål som riksdagen enats om på dessa områden. Man beslutar och föreslår åtgärder på klimatområdet som ökar utsläppen av växthusgaser när dessa i stället behöver minska kraftigt – dessutom utan att samtidigt föreslå andra åtgärder som kompenserar för dessa utsläppsökningar.

Det krävs omedelbara och kraftfulla åtgärder från alla länder, inklusive Sverige, för att minska utsläppen och begränsa effekterna av ett förändrat klimat. Sverige måste accelerera takten i omställningen för att nå de nationella klimatmålen till 2030 samt vårt klimatåtagande inom EU till samma år. Dessa mål ska enligt Vänsterpartiet inte överges och förutsätter att utsläppen från våra transporter kraftigt minskar kvarvarande år till

2030 för att målen ska nås. Klimatpolitiska rådet har tidigare konstaterat att den aviserade kraftiga sänkningen av reduktionsplikten är den enskilda åtgärd som har absolut störst negativ påverkan på möjligheterna att nå klimatmålen till 2030. I synnerhet gäller detta Sveriges etappmål om att minska utsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030. Därutöver försvåras möjligheterna för Sverige att klara sina åtaganden för att minska utsläppen gentemot EU till 2030, vilket riskerar att även få ekonomiska konsekvenser.

En ökad nationell produktion av förnybara drivmedel stärker Sveriges självförsörjningsförmåga på drivmedel under en övergångsperiod innan elektrifieringen av transportsektorn är genomförd. Vänsterpartiet anser att reduktionsplikten är en av flera nödvändiga åtgärder för att detta ska vara möjligt. En drastisk sänkning av reduktionsplikten enligt regeringens förslag är enligt vår uppfattning inte förenlig med ovan nämnda inriktningar.

Vänsterpartiet är dock kritiskt till det ensidiga fokus på reduktionsplikten som allenarådande styrmedel för att uppnå en fossiloberoende transportsektor till 2030 som den tidigare S-MP-regeringen hade. Den tidigare regeringen lade därmed i stor utsträckning alla ägg i samma korg. I stället för att i grunden styra vårt transportsystem till hållbara transporter och ett mer transporteffektivt samhälle genom även andra åtgärder och styrmedel valde man att förlita sig på en reduktionsplikt med mycket höga reduktionsnivåer fram till 2030. Detta utan att ha en egentlig uppfattning om framtida tillgång på hållbara drivmedel i reduktionsplikten till rimliga priser under perioden.

Vänsterpartiet har under lång tid föreslagit ett stort antal åtgärder och satsningar för att minska utsläppen genom att gynna hållbara trafikslag och öka takten i elektrifieringen av vägtrafiken. Dessa åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle minskar utsläppen hållbart och minskar behovet av bioråvaror för reduktionsplikten. I stället har vi för närvarande en infrastrukturplanering och politik som i betydande delar negligerar våra klimatmål och möjliggör satsningar som ökar biltrafiken och utsläppen av växthusgaser.

Förutom problemet med ett ensidigt fokus på reduktionsplikten som redskap för att nå uppsatta klimatmål finns andra nackdelar med nuvarande höga nivåer i reduktionsplikten. Även biodrivmedel ger utsläpp av växthusgaser. Ju mer vi kan minska människors behov av bil för att klara vardagen, desto större vinst för klimatet och miljön. Det är politikens ansvar att ge människor denna möjlighet.

Även om biodrivmedel ska uppfylla hållbarhetskriterier så innebär användning av diverse bioråvaror för framställningen att markområden påverkas direkt eller indirekt. Vi delar Klimatpolitiska rådets bedömning att ju mer bioenergi som används, desto större markområden kan förväntas bli påverkade och ju mer intensivt brukad marken blir, desto större risk för försämrade möjligheter till biologisk mångfald. Beroendet av olika ekosystem leder till att möjligheten att expandera bioenergin möter begränsningar och därmed tydligt beror på i vilken skala som expansionen sker. Även Riksrevisionen konstaterar i sin granskning att det finns stora risker med att i så hög grad förlita sig på reduktionsplikten för att uppnå Sveriges klimatpolitiska mål. Man anser att det finns risker med biodrivmedels hållbarhet, i form av direkta och indirekta klimat- och miljöeffekter i Sverige och andra länder. Vänsterpartiet anser att det därför finns starka skäl att begränsa beroendet av en reduktionsplikt med mycket höga nivåer på inblandning, och i stället vidta andra åtgärder för att minska behovet av fysiska transporter och stimulera övergång till hållbara person- och godstransporter för att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Sverige bör därutöver sträva efter att i allt högre utsträckning stärka den nationella självförsörjningsförmågan av drivmedel. Det är inte hållbart att Sverige i

så hög grad grundar sin klimatpolitik på en hög andel biodrivmedel som förutsätter produktion av råvaror i andra länder.

En stor potential att använda avverkningsrester från skogen i form av grenar och toppar (s.k. grot) för att stärka vår nationella produktion av biodrivmedel har lyfts av ett flertal aktörer och myndigheter. För närvarande sker inte en sådan produktion. Vänsterpartiet är för att en sådan produktion ska vara möjlig från restprodukter men anser att det är mycket problematiskt att det svenska skogsbruket i sin helhet i dag inte är hållbart. Det behövs därför tydligare reglering för att stärka miljöhänsynen i det intensiva skogsbruket och säkra skydd av skogar med höga naturvärden samt åtgärder för att på sikt fasa ut kalhyggesbruket. I ett skogsbruk som bedrivs inom ramen för att värna skogen som ekosystem och dess biologiska mångfald och kolinlagring är ett begränsat uttag av bibränslen möjlig enligt vår uppfattning.

Vänsterpartiet anser att Sverige behöver en tydlig handlingsplan för att stärka den inhemska produktionen av hållbara biodrivmedel och fossilfria elektrobränslen (bränslen framställda av el). En sådan handlingsplan bör vara grunden för lämpliga reduktionsnivåer i reduktionsplikten.

Vi anser att det är oacceptabelt att regeringen kraftigt minskat reduktionsplikten utan att presentera hur detta utsläppsgap ska åtgärdas genom att andra styrmedel och åtgärder införs. Vi anser att det finns en rad åtgärder som är möjliga att genomföra med relativt kort tidsrymd och som bör prioriteras. Dessutom gynnar flera av förslagen särskilt hushåll med lägre inkomster. Detta är några av dessa åtgärder:

- Inför en gemensam Sverigebiljett på 450 kronor i månaden för all regional kollektivtrafik i hela Sverige. Inför även årligt statligt stöd till kollektivtrafiken på 5 miljarder kronor för utbyggd kollektivtrafik och investeringsstöd för nya fordon.
- Inför riktat stöd till elbilar och reformerad klimatbonus så att den i större utsträckning kan utnyttjas av dem med lägre inkomster.
- Öka takten i elektrifieringen av vägtrafiken. För att möjliggöra ytterligare minskade utsläpp från transportsektorn behövs en intensifiering från staten gällande utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för vätgas. Inom Klimatklivet ges stöd till publik laddinfrastruktur och laddning av tunga fordon. Klimatklivet ger vid sidan av elektrifieringen även stöd för omställning av transportsektorn med nya bränslen som grön vätgas, elektrobränslen och hållbara drivmedel. Förutom att detta minskar utsläppen så stärker det vår nationella tillgång och självförsörjning på drivmedel. Anslaget till Klimatklivet bör utökas till 7 miljarder kronor per år och förlängas till 2033.
- Inför ett nytt färdmedelsneutralt reseavdrag som gynnar kollektivtrafik och glesbygder.
- Inför konverteringspremie till begagnade bilar för att ställa om från drift med bensin eller diesel till drift med förnybara bränslen. Ett förbud bör införas mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.
- Stärk det statliga stödet till stadsmiljöavtalen för ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Kommuner och regioner som får stadsmiljöavtal beviljade bör förbindas att verka för minskad biltrafik.
- Inför en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar med differentiering utifrån klimat- och miljöpåverkan.
- Inför målstyrd infrastrukturplanering och verksamhet där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur.

I vår motion med anledning av regeringens proposition Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel (2023/24:2758) redogör vi för vår syn på reduktionsplikten och presenterar våra förslag med anledning av regeringens och SD:s sänkning av reduktionsplikten.

## 9.5 Inför avståndsbaserad skatt på tung lastbilstrafik

Den tunga lastbilstrafiken betalar i dag inte för den påverkan den har genom sina externa kostnader för samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan och slitage på vägarna. I samarbete med Vänsterpartiet tog den föregående regeringen fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik, som remitterades 2018. I promemorian föreslås att beskattningen ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Inriktningen på promemorian syftar till att lastbilstrafiken i högre grad ska betala för sina externa kostnader, i större utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdsörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. Remissinstanserna har bl.a. i sina yttranden tagit ställning till att skatten bör differentieras så att den avspeglar utsläpp med hänsyn till vad som är möjligt enligt Eurovinjettdirektivet, vilket är föremål för omförhandling.

En vägslitageskatt innebär en prissättning av godstransporter på väg. Detta kommer enligt promemorian att leda till att en viss andel av transporter flyttar över till alternativa trafikslag som sjöfart och järnväg. Framför allt gäller det transporter över 30 mil, som är utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Hur stor överflyttningen blir beror delvis på skattenivåer men också på tillgängliga alternativ. Om möjligheterna att transportera gods via järnväg eller sjöfart är goda så ökar priskänsligheten för vägslitageskatten och därmed överflyttningen.

Den tidigare S-MP-regeringen aviserade en ambition om att man skulle återkomma med en inriktningsproposition före mandatperiodens slut. Så skedde aldrig trots det alltmer ökade behovet av klimatstyrande åtgärder för att minska utsläppen inom transportsektorn.

Även utredningen Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (SOU 2022:13) förordar ett avståndsbaserat system med geografisk differentiering för en mer rättvisande prissättning.

Vänsterpartiet har under lång tid förespråkat en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar som träffsäkert ska vara möjlig att differentiera. Förutom den klimatnytta en sådan beskattning skulle kunna medföra ser vi stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken. Promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik har remitterats, och därmed har redan en god grund lagts för att ett förslag på avståndsbaserad beskattning av tung lastbilstrafik bör kunna läggas fram i riksdagen i närtid. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik. Vänsterpartiet har i motionen En järnväg för framtiden (2023/24:2346) lagt ett sådant förslag.

## 9.6 Ge kommuner och regioner rätt att besluta om trängselavgifter

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafik på landsbygden. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik.

Vänsterpartiet välkomnade införandet av trängselskatt i Göteborg 2013 och ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifter som styrmedel. En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgift. Vi anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgift samt hur intäkterna ska användas. De av riksdagen och staten redan fattade besluten och ingångna avtalen gällande redan införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg ska inte beröras av ny lagstiftning. Regeringen bör ges i uppdrag att senast 2025 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 9.7 Begränsa externa köpcentrum

Etableringen av externa köpcentrum är en miljöfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Det är de utan bil i samhället som drabbas medan bilägarna, som till övervägande del är män, ökar sin tillgänglighet. Bland de som inte har bil finns ett stort antal kvinnor men även låginkomsttagare, personer med funktionsnedsättning och äldre. Införande av externa handelscentrum kring våra städer bidrar till en infrastruktur som varken är jämställd eller jämlik. Det är en utveckling som sker på landsbygdens bekostnad där centrumhandel och mindre butiker konkurreras ut med ökat resande som följd. Ur ett jämställdhetsperspektiv drabbas kvinnor i större utsträckning när den bostadsnära servicen försämras eller, som på många platser, försvinner helt.

Kommuner saknar ofta samordning och övergripande konsekvensutredningar för handelns utveckling. Alla kommuner är dock skyldiga att verka för de nationella miljömålen om god luft, god bebyggd miljö och begränsad klimatpåverkan. Kommun och länsstyrelse ska också se till att inblandade kommuner samråder inför beslut som får konsekvenser för grannkommunerna. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är det inte hållbart att etablera verksamheter som bygger på bilen som transportmedel. Vi behöver i stället skapa verksamheter som minskar de fossila utsläppen, vilket främst kan ske genom mindre bilåkande samtidigt som inte minst de kollektiva lösningarnas andel av transporterna ökar. Externa affärscentrum medför alltså att fler stimuleras att använda bilen och att resorna blir allt längre. Det i sin tur medför ökad miljöbelastning med buller, resursförbrukning, barriäreffekter från nya vägar, ökad energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen.

Det numera nedlagda Glesbygdsverket gjorde en sammanställning som visade att utbyggnad av externhandel är en viktig orsak till att allt fler affärer stänger både i städer och på landsbygden. Verket krävde därför ett tillfälligt stopp för utbyggnaden. De befintliga stadskärnorna bör utvecklas hållbart och transportsnålt. Det bör införas begränsande bestämmelser i plan- och bygglagen rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 9.8 Järnväg och kollektivtrafik

### 9.8.1 Staten måste ta ett ökat ansvar för förbättrad och billigare järnväg och kollektivtrafik

Det ska vara enkelt och fördelaktigt att resa klimatsmart. För att möjliggöra en fossilfri transportsektor måste staten öka stöd och investeringar till kollektivtrafik och järnväg. För att råda bot på de omfattande tågstörningar som drabbar resenärer och näringsliv måste decenniernas eftersläpande underhåll på järnvägen åtgärdas. Det är otillräckligt att anslå nivåer för banunderhållet som bara bibehåller nuvarande standard. Klimatkrisen kräver en fungerande och attraktiv järnväg. Detta förutsätter att underhållsskulden i vårt järnvägssystem åtgärdas samt att staten får ett utökat ansvar för att åtgärda dessa brister. Investeringar i nya järnvägar måste öka för att möjliggöra att tillgängligheten förbättras till hållbara resor och godstransporter i hela vårt land. För att stärka människors tillgänglighet till kollektivtrafik krävs ett ökat statligt ansvar som möjliggör billigare och utökad regionaltrafik såväl i tätorter som i glesbygd. I Vänsterpartiets motion Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2023/24:2326) redovisar vi våra förslag på en sådan inriktning.

I Vänsterpartiets förslag på 700 miljarder kronor i ett klimatinvesteringspaket under 2024–2033 ingår ökade investeringar på 490 miljarder kronor under perioden i en stärkt transportinfrastruktur med fokus på järnvägsutbyggnad.

### 9.8.2 Järnväg Sverige

Ett fungerande, tillgängligt och prisvärt järnvägssystem stärker tillgång till hållbara personresor och godstransporter för att nå våra kortsiktiga och långsiktiga klimatmål. Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet. En fungerande järnväg är en samhällsviktig verksamhet som också har stor betydelse för totalförsvaret. Vänsterpartiet föreslår därför att staten tar tillbaka kontrollen över järnvägen. Förslaget innebär att helhetsansvaret för den svenska järnvägen samlas i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. De ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi samt sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplaneringen. De olika tågoperatörerna kvarstår på grund av EU-krav men får verka i ett system där samhället har kontrollen och där järnvägens bästa kommer i första rummet, inte operatörernas.

Järnväg Sverige ska sätta förutsägbara priser och sänka dem med 20 procent för att nå ambitionerna om ökad spårbunden trafik. Vänsterpartiet föreslår även att ett konkret mål sätts för en ökning av spårbundna transporter och att ny räls byggs för att öka spårkapaciteten.

Med återtagen kontroll och ett samlat helhetsansvar får vi lägre priser och pålitliga tåg. Vinnare är resenärerna, klimatet och industrin. Se våra nio förslag i motionen En järnväg för framtiden (2023/24:2346).

### 9.8.3 Ändra avkastningskrav och ägardirektiv till SJ

SJ AB är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst och har därutöver ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på den



redovisade nettovinsten. Avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas därmed se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ned. Bolaget har exempelvis beslutat att ta bort försäljning av utlandsresor över disk. I dag har SJ bara tre butiker kvar i Stockholm, Göteborg och Malmö, vilket innebär att alla andra järnvägsstationer i Sverige saknar manuell biljettförsäljning.

Järnvägssystemets uppsplittring och avreglering har generellt lett till en mängd olika bolag vars drivkraft är vinstmaximering för varje enhet. Med ett sådant system kan avisningslokaler för tågen prissättas så att de inte används optimalt och plogtåg hyras ut som godståg för att det lönar sig bättre. Samhällsnyttan är ingens ansvar och med rådande situation riskerar resenärer och skattebetalare att få bära de kostnader som aktörerna kan undkomma.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav skulle SJ ha kunnat sänka priserna på biljetter och förbättra servicen och därmed prioritera samhällsnyttan. I stället för att ge avkastning till staten bör pengarna användas i verksamheten med en sådan inriktning. I dagsläget sätter dock EU:s lagstiftning stopp för en sådan styrning och utveckling av SJ AB.

Vänsterpartiets mål är – i strid mot EU:s lagstiftning – att det överskott SJ gör på sin verksamhet ska användas för att förbättra servicen och sänka biljettpriserna. Det skulle då bidra till att fler kan åka kollektivt och till minskad miljö- och klimatpåverkan.

Vi anser även att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägs- trafik på kommersiella villkor. Men SJ bör även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart.

Om trafiken på en viss sträcka i dag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket. Om SJ AB ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik, kan sträckor som Trafikverket i dag upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets upphandling minskas.

När SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade man ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ AB avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, exempelvis en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. En sådan inriktning är enligt vår uppfattning fullt möjlig utan att det hindrar utveckling av den regionala järnvägstrafiken.

SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2025 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **9.8.4 Höjda banavgifter begränsar järnvägens klimatnytta**

Vänsterpartiet delar en allmän inriktning att alla trafikslag på sikt ska bära de externa kostnader de orsakar samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan, slitage och

olyckor. I dag varierar det dock kraftigt i vilken utsträckning godstransporter bär de kostnader de orsakar, beroende på om de t.ex. sker med tunga lastbilar eller på spår med järnväg. Därtill kräver det alltmer växande klimathotet att de klimatpåverkande utsläppen från våra transporter skyndsamt minskas. Vi måste därför försäkra oss om att våra styrmedel inom transportområdet inte försvårar konkurrensmöjligheterna för de trafikslag som minskar utsläppen och stärker hållbarheten.

I dag är det EU-direktiv som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Genom järnvägslagen har kraven skrivits in i svensk rätt. Det innebär att banavgifterna i allt högre grad, genom att successivt årligen höjas, ska tillse att trafikoperatörerna betalar för de samhällskostnader de orsakar, t.ex. slitaget. Intäkterna använder Trafikverket för banunderhåll. Till 2025 beräknas de uppgå till nästan 2,5 miljarder kronor per år. Detta är en kostnad som i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen och som försvårar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken som orsakar större klimatutsläpp. Det är en orimlig ordning enligt vår uppfattning. Vi motsätter oss inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader, men i ett läge då den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimat och vägslitage gynnar inte rådande situation en utveckling mot hållbara godstransporter.

EU:s reglering av banavgifterna måste i högre grad beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge samt att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte får undermineras av höjda banavgifter. I Vänsterpartiets motion En järnväg för framtiden (2023/24:2346) föreslår vi att regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för godstrafik på järnväg.

### **9.8.5 Stärk miljökompenserande system för järnvägen**

Vänsterpartiet har i tidigare budgetsamarbete medverkat till att miljökompensation för godstransportörer på järnväg infördes 2018. Detta styrmedel infördes i syfte att motverka de negativa effekterna av höjda banavgifter och kompensera för den miljönytta godstransporter på järnväg ger jämfört med de på väg. Miljökompensationen är dock för närvarande inte tillräcklig för att kompensera för de höjda banavgifter som branschen drabbas av.

I Danmark har, enligt tidigare uppgifter från Branschföreningen Tågoperatörerna, banavgifterna närapå reducerats till noll genom det kompenstationssystem som man tillämpat i över tio år. Det visar att det inom ramen för EU:s regelverk finns nationellt utrymme att agera. För att ytterligare stärka överflyttning av gods och passagerare till mer klimatsmarta transporter är det centralt att utsläppen av växthusgaser värderas korrekt. Forskning visar att riskerna med och effekterna av utsläppen av växthusgaser kan vara större än man trott. Korrekta värderingar av de negativa effekter som utsläpp av växthusgaser orsakar samhället är grunden för att styrmedel ska ge tillräckliga incitament att genomföra överflyttning av passagerare och gods till mer klimatsmarta transporter där så är möjligt.

Regeringen bör återkomma med förslag senast 2024 på ytterligare styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med incitament att stärka transportköparens val för att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## **9.8.6 Nationell handlingsplan för att nå fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken**

Vänsterpartiet vill att kollektivtrafiken ska betraktas som en del av det moderna samhällets mest självklara infrastruktur. Möjligheten att röra sig mellan olika platser – till och från arbetet, fritidsaktiviteter, vänner och familj – är en grundförutsättning för levande städer och orter. Sverige har på många platser en väl utbyggd kollektivtrafik med god kvalitet, men tillgänglighet, turtäthet och pris varierar kraftigt över landet. Det är naturligt att turtätheten är som högst där det bor flest människor, men kollektivtrafiken behöver byggas ut generellt. Den klimatnytta som uppnås av att fler ställer bilen och i stället åker kollektivt är mycket stor.

Enligt riksdagsbeslut ska staten bidra till att skapa förutsättningar för att fördubblingsmålet ska nås. För att strukturerat arbeta med de åtgärder som presenterats i dessa underlag gällande att öka kollektivtrafikens marknadsandel, bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till 2030.

I vår motion Sverigebiljett (2023/24:2345) föreslår vi att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras.

## **9.8.7 Inför Sverigebiljett för kollektivtrafiken**

Inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Vägtrafiken står i sin tur för mer än 90 procent av transportsektorns utsläpp. Sverige har etappmål om att senast till 2030 minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter exklusive luftfart med minst 70 procent jämfört med 2010. Med nuvarande förutsättningar och beslut kommer transportsektorn inte att nå 2030-målet. Våra samhällen behöver bli mer transporteffektiva och en ökad andel av persontransporterna behöver ske med kollektivtrafik.

Tyvärr går trenden åt fel håll. Enligt SCB har kostnaden för enkel- och månadsbiljetter ökat med 139 procent på 20 år och var fjärde resa med kollektiva färdmedel har försvunnit jämfört med 2019, innan pandemin. År 2023 blir ännu ett tufft år för kollektivtrafiken i Sverige. Kostnaderna väntas stiga kraftigt på grund av inflationen.

För att vända utvecklingen krävs det en politik som ger förutsättningar för en utbyggd, tillgänglig kollektivtrafik som alla har råd med, och som gör att folk ställer bilen hemma. Att investera i kollektivtrafik är att investera i samhällsnytta. Kollektivtrafik gör det möjligt att arbetspendla, utbilda sig samt förflytta människor till vänner och fritidsaktiviteter. Den binder samman regioner och vidgar arbetsmarknaden, transporterar gods och minskar samtidigt klimatutsläppen. Kollektivtrafiken beräknas skapa samhällsekonomisk nytta för mer än 14 miljarder kronor netto varje år.

I Tyskland har man i maj 2023 infört en rikstäckande biljett – Tysklandsbiljetten – som gör det möjligt att resa kollektivt över hela landet för ett par hundralappar i månaden; i Sverige satsar man fortsatt på privatbilismen. I stället för att se och uppskatta det kollektiva färdmedlet har vi en högerkonservativ regering som prioriterat skattelättnader för diesel och bensen och slopat färdmedelsneutralt reseavdrag.

Vänsterpartiet vill ta efter Tyskland och göra det billigt och enkelt att välja kollektivt resande. För att lyckas med det krävs stora satsningar. Redan nu har vi lagt förslag och budgeterat för halverade biljettpriser i kollektivtrafiken, men vi vill gå ett steg längre och ta ryggen på Tyskland. Utan stora samhälleliga satsningar måste regioner

och kommuner i Sverige dra ned på resorna och höja priserna. Det har Sverige som samhälle inte råd med. Klimatkrisen kräver handling. Pengarna finns. Behoven är uppdämda och stora. Det handlar om politiska prioriteringar.

I våra motioner Sverigebiljett (2023/24:2345) och Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2023/24:2326) presenterar vi våra förslag och satsningar på Sverigebiljett och ökad och förbättrad kollektivtrafik genom statligt stöd.

### **9.8.8 Statligt stöd för förbättrad och utbyggd kollektivtrafik**

Investeringar i ny infrastruktur måste riktas till klimatvänliga transportslag. Vi vill därför bygga ut kollektivtrafiken genom att införa ett statligt investeringsstöd. Förslaget innebär ett investeringsstöd om 5 miljarder kronor, varav 1 miljard kronor avsätts till en elbusspremie på utgiftsområde 20 (mot. 2023/24:2332). Syftet med investeringsstödet är att säkerställa att nyinvesteringar genomförs för en utbyggnad av kollektivtrafiken, och en omställning till fossilfria fordon. Vänsterpartiet avsätter 4 miljarder kronor för utbyggd kollektivtrafik på utgiftsområde 22 (mot. 2023/24:2326). Vänsterpartiet vill genomföra en årlig utökad satsning på 5 miljarder för förbättrad och utbyggd kollektivtrafik i regionerna under perioden 2024–2033.

Av regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen avser att fasa ut statligt stöd till stadselbussar 2025. Vänsterpartiet motsätter sig denna utfasning och vill i stället öka anslaget i syfte att höja premien från 20 procent till 30 procent av inköpspriset för kollektivtrafikmyndighetens inköp av elbussar, inkluderande även stadsbussar.

## **9.9 En hållbar sjöfart för Sverige**

Sjöfarten har förutsättningar att vara ett energieffektivt transportslag. Att transportera mer gods på järnväg och sjöfart är en åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Samtidigt måste sjöfartens klimatomställning ta fart och miljöpåverkan minimeras. I Vänsterpartiets motion föreslås åtgärder för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan samt stimulera en ökad andel godstransporter med sjöfart. Se våra 17 förslag i motionen En hållbar sjöfart för Sverige (2023/24:646).

## **9.10 Biltrafik**

### **9.10.1 Elbilar och laddinfrastruktur**

För att nå klimatmålen måste andelen elbilar öka ytterligare. Fokus i bilbranschen ligger nu på elmotorer, battericeller och mjukvara i stället för på växellådor och förbränningsmotorer. Elbilen är här för att stanna. Men marknaden kan inte lösa kritiska systemfrågor. Det går exempelvis inte att köra elbilar om det inte finns tillräckligt med laddstolpar eller en utbyggd förnybar elproduktion och nätkapacitet. Konsumtion som är fossilfri måste också initialt kunna utvecklas utan det grundläggande marknadskravet på lönsamhet. Det helhetsansvaret kan bara det offentliga ta.

I motionen Elbilar och laddinfrastruktur (2023/24:2342) kan man läsa om våra politiska förslag, däribland förslag på en återinförd, reformerad elbilsbonus, som gör det möjligt för fler att få tillgång till en elbil. Vänsterpartiet föreslår i ett klimatomställningspaket för personbilar, förutom elbilsbonus, även en satsning på skrotningspremie och

stöd till konvertering från bensin- och diesebil till drift med förnybara bränslen i motionen Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2023/24:2326).

I motionen Utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur (2023/24:2332) föreslår Vänsterpartiet kraftigt ökat anslag till Klimatklivet för att bl.a. öka stödet för utbyggnad av allmän laddinfrastruktur för personbilar och laddning av tunga fordon. Vänsterpartiet vill förlänga satsningen på Klimatklivet t.o.m. 2033 och utöka satsningen till 7 miljarder kronor årligen.

### **9.10.2 Inför förbud mot nybilsförsäljning av fossildrivna bilar efter 2025**

För att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid. I en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som är drivna med bensin eller diesel. Vänsterpartiet anser att det är hög tid även för Sverige att ansluta sig till en sådan målsättning. Det skulle även ge goda förutsättningar att utveckla en modern fordonsindustri i vårt land med en sådan tydlig målsättning. Även Klimatpolitiska rådet anser att ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel kan kompletteras med att i närtid införa ett formellt krav om att nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel (inklusive el) eller på ett bränsle med hög inblandning av biodrivmedel. Den socialdemokratiska regeringen valde även i denna fråga i klimathandlingsplanen att utreda och ta sikte på ett förbud först 2030. Vänsterpartiet anser att ett sådant förbud ligger för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen med 70 procent inom transportsektorn till 2030. Sverige bör införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Som en konsekvens av försäljningsförbudet får inte heller fossilt drivna bilar importeras till Sverige efter 2025.

Vänsterpartiet har i motionen Elbilar och laddinfrastruktur (2023/24:2342) lagt förslag om ett sådant införande.

### **9.10.3 Inför krav på miljödeklaration med livscykelperspektiv för personbilar**

Efterfrågan på kritiska metaller till batterier och elmotorer kommer att vara stor och behovet av utvinning växer. För att möta denna efterfrågan är det nödvändigt att minska riskerna för att människor och miljö tar skada. Därutöver finns stora vinster i att kunna mäta hur stor klimatpåverkan som krävs för att producera en enskild bil i hela livscykeln. Enligt en sammanställning i tidningen Nature kan klimatdeklarationer påverka konsumtionsmönster.

Genom att införa obligatoriskt krav på miljödeklaration med livscykelperspektiv (s.k. LCA) för personbilar kan detta möjliggöras för konsumenter vid bilköp inom några år. Genom EU:s batteriförordning i juli 2023 infördes krav att elbilsbatterier från den 18 februari 2025 ska klimatdeklareras med utsläppen under hela livscykeln. Därutöver ska kommissionen senast den 31 december 2025 fastställa en standardiserad metod för att utföra LCA av hela fordon.

Regeringen bör senast 2025 återkomma med förslag på miljödeklaration med livscykelperspektiv för personbilar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **9.10.4 Minska bilberoendet i städerna**

Klimatpolitiska rådet har uppmärksammat behovet av en transportplanering som ur ett bredare perspektiv integrerar administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. En integrerad transportplanering skulle bl.a. skapa bättre förutsättningar att begränsa tillväxten i transportefterfrågan och bryta bilberoendet i tätorterna. Regeringen bör senast 2025 återkomma med förslag på stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **9.10.5 Inför konverteringsstöd för begagnade bilar**

Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till t.ex. etanol- (E85) eller biogasdrift. Då t.ex. både Finland och Frankrike med framgång infört konverteringsregler och statligt ekonomiskt stöd bör detta även vara möjligt i Sverige. Ett konverteringsstöd stärker klimaträttvisan och minskar utsläppen i den befintliga fordonsparken. Vänsterpartiet har i motionen Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2023/24:2326) anslagit medel för konverteringsstöd i ett klimatomställningspaket för personbilar.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för dess tillämpning senast 2025. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### **9.11 Flygtrafik**

#### **9.11.1 Inrikesflyget bör ingå i klimatmålet för transportsektorn till 2030**

Sveriges klimatmål om att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (etappmålet för inrikes transporter) omfattar inte inrikesflyget. Vänsterpartiet anser att detta saknar logik och att det är hämmande för att målmedvetet vidta nödvändiga åtgärder för att minska utsläppen samt resorna inom inrikesflyget. Detta är en linje Vänsterpartiet drivit under lång tid och redan i samband med att förslaget om 2030-mål togs fram i Miljömålsberedningen. Även om flyget ingår i EU:s utsläppshandelssystem ser vi fortfarande inga skäl till att inrikesflyget ska undantas från klimatmålet för transportsektorn.

Inrikesflyget bör ingå i etappmålet till 2030 för transportsektorn. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **9.11.2 Regeringen bör utreda lämplig utformning av progressiv flygskatt**

Vänsterpartiet anser att det krävs ytterligare styrmedel för att minska klimatpåverkan från flyget. Styrmedel inom miljö- och klimatområdet bör i möjligaste mån utformas så rättvist som möjligt och ytterligare åtgärder behövs inom flyget för att minska flygresandet. De som belastar klimatet mest ska också vara de som i störst utsträckning får ändra sina vanor. Det är inte rimligt att den som någon enstaka gång flyger för att besöka släktingar eller den som med långa mellanrum använder flyg för en semesterresa ska betala skatt på sin resa i samma utsträckning som en person som flyger utomlands 20–30 gånger om året. För att lyckas vinna folkligt stöd måste omställningen ha ett

tydligt rättviseperspektiv och förena det gröna perspektivet med ett rätt. En progressiv flygskatt bör därför införas som gör det dyrare att flyga ju fler gånger man flyger.

Med Vänsterpartiets investeringspolitik för klimatet skulle vi inom bara ett decennium kunna avveckla inrikesflyget i södra Sverige och kraftigt minska behovet i norra Sverige. Men även utrikesflyget behöver minska i omfattning. Vänsterpartiet vill se en progressiv flygbeskattning som innebär att resenärerna betalar mer skatt ju mer de flyger. Vid den första flygresan ska skatten vara tämligen låg för att sedan successivt höjas i takt med att flygresorna ökar i antal. Den progressiva flygskatten behöver tillgodose högt ställda krav på personlig integritet samt vara utformad på ett sätt som innebär att den effektivt tjänar sitt syfte att minska flygandet.

Regeringen bör låta utreda lämplig utformning av progressiv flygbeskattning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 9.12 Cykeltrafik

### 9.12.1 Ändra väglagen för att möjliggöra fler cykelstråk

Ett hinder för ökad cykling är myndigheternas tolkning av väglagen och anläggningslagen som tolkas som att gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg. Enligt den tolkningen får alltså cykelled inte byggas om den inte ligger i närheten av och har ett funktionellt samband med en statlig väg för allmän samfärdsl. Enligt väglagen måste också en väg i dag vara en väg för ”allmän samfärdsl”, vilket innebär att alla trafikslag ska kunna köra där, inte minst bilen. Att bygga separata cykelvägar – som inte är i anslutning till bilväg – har tolkats som i strid med principen om allmän samfärdsl eller funktionellt samband med bilväg. Det finns därför stort behov av att tydliggöra lagstiftningen så att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat. Det finns flera exempel på att regioner har velat finansiera cykelvägar men förhindrats att göra så på grund av lagstiftningen. När cykelvägar inte definieras som allmän väg skapas också problem med ägandeskapet av den färdiga cykelvägen. Det blir t.ex. otydligt vem som ansvarar för drift och underhåll av den färdiga cykelvägen. Denna problematik kan säkert spåras till väglagens tillkomst för nästan 50 år sedan då cykelns status som ett färdmedel och del i infrastrukturplanering i praktiken var obefintlig. Även om väglagen reviderats ett antal gånger är det uppenbart att ändringar skyndsamt måste göras för att tydliggöra cyklingens status i infrastrukturplaneringen. I Tyskland har man löst liknande utmaningar med skapandet av vägtypen ”regional snabbcykelväg” (Radschnellweg).

Vänsterpartiet anser att väglagen bör ändras genom att begreppet funktionellt samband omtolkas så att det tydliggörs att gång- och cykelväg kan byggas oavsett koppling till väg för allmän samfärdsl samt att ansvaret för drift och underhåll av färdiga gång- och cykelvägar ska tydliggöras.

Regeringen bör återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsl eller funktionellt samband med statlig väg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### **9.12.2 Säker och framkomlig cykelväg**

Staten har ett delat ansvar med kommuner för att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner. Det är därför nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar. Trafikverket behöver t.ex. en tydligare gränsdragning för när investering ska göras i cykelinfrastruktur vid dragningen av två-plus-ett-vägarnas utbyggnad.

En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötesseparering och innebär två körfält i ena riktningen och ett körfält i andra riktningen. Dessa vägar har ett flertal fördelar men innebär ofta försämrade framkomlighet för cyklister. Vid byggande av två-plus-ett-vägar bör alltid cykeltrafikanternas framkomlighet vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister. Därför behöver riktlinjerna till Trafikverket göras tydligare gällande när insatser ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg.

Cykeltrafikanternas framkomlighet ska alltid vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister vid byggande av två-plus-ett-vägar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### **9.12.3 Stöd för mobilitetstjänster som ökar hållbart resande med cykel**

Det sker en snabb utveckling av mobilitetstjänster med digitalisering och delningsekonomi som starka drivkrafter. Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör. Transporttjänsterna utförs av olika leverantörer men samordnas i ett gemensamt system. Resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör, men även bilpooler och hyrcykel är viktiga delar. Dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner.

Regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### **9.12.4 Möjliggör för cyklister att svänga höger vid rött**

Ett sätt att underlätta för cykling är att tillåta högersväng även när trafikljuset visar rött. Detta tillämpas i många städer i Europa, bl.a. i Danmarks huvudstad Köpenhamn och Groningen i Nederländerna. Där det tillämpas finns särskilda trafikmärken som tillåter cyklister att svänga till höger vid röd signal. Cyklisterna har fortfarande väjningsplikt mot fotgängare vid högersvängen. I Sverige finns stort intresse från kommuner att tillåta högersväng vid rött men rättsläget är oklart. I den nationella cykelstrategin lovade regeringen att utreda möjligheterna till undantag från röd signal vid högersväng. Nu har det gått över två år sedan den utfästelsen och vi har ännu inte sett något konkret förslag från regeringen. Vänsterpartiet anser att det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser.

Regeringen bör återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng senast 2025. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.



### **9.12.5 Möjliggör medtagande av cykel på tåg**

Ett miljö- och klimatanpassat samhälle måste målmedvetet arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett hela resan-perspektiv skulle fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Vänsterpartiet anser att en ändring krävs inom detta område.

Trafikverket bör senast 2025 få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## **10 Energisektorn**

För att åstadkomma en snabb och omfattande klimatomställning behöver vi elektrifiera delar av samhället. När fordonsflottan ska ställas om från fossilberoende till i huvudsak el, samtidigt som tåginfrastrukturen byggs ut och industrins tillverkningsprocesser skiftar till fossilfritt, kommer tillgången till el att behöva öka betydligt; i vissa scenarier förutspås användningen öka mångdubbelt gentemot i dag. Sannolikt innebär denna process den största utbyggnaden av produktion och distribution av el i modern tid i Sverige. Därtill behövs kraftfulla satsningar på energieffektivisering. Vänsterpartiet tar ansvar för att det ska finnas el till elektrifieringen av både industrin och transportsektorn. Det är centralt för att pressa ned utsläppen i enlighet med uppsatta klimatmål.

### **10.1 Investera för robust kraftnät och stärkt överföringskapacitet**

Till de satsningar som Vänsterpartiet vill genomföra i klimatinvesteringspaketet hör även investeringar i överföringskapacitet, främst mellan norra och södra Sverige. Satsningen omfattar även överföringskapacitetsutbyggnad till lokal- och regionalnät, samt anslutningsnoder till transmissionsnät. Vänsterpartiet föreslår en satsning under tioårsperioden 2024–2033 för att undvika att hushåll och företag får bära kostnaden via höjda avgifter och elpriser. Den bristande elnätskapaciteten gör att det råder effektbrist på flera håll i landet. Därför behöver överföringskapaciteten snabbt byggas ut. Det görs bäst i offentlig regi. Vi är kritiska till den marknadsstyrda prissättningen av elen som gör att priset är väldigt oförutsägbart. Sedan avregleringen av elmarknaden och elnätet på 1990-talet har priserna stigit kraftigt och skillnaderna är stora mellan olika delar av landet.

#### **10.1.1 Gemensamt ägande för gemensam nytta**

Elproduktionen behöver ses som en del av samhällets infrastruktur, som vi gemensamt bygger upp utifrån samhällliga mål. För Vänsterpartiet är det väsentligt att elnätet är ägt av samhället genom exempelvis stat eller kommun. Den tekniska energiomställningen av energisystemet, med exempelvis småskalig energiproduktion, förändrar ägande- och produktionsstrukturerna så att framtidens energikonsumenter samtidigt är framtidens energiproducenter. Därför behöver nätet som länkar dem

samman ägas av det offentliga och inte begränsas av privata ägarintressen. Den avreglering som gjordes har inte lett till vare sig lägre priser eller större trygghet för konsumenterna, tvärtom. Det är tydligt att elmarknaden behöver göras om i grunden.

Regeringen bör utreda möjligheten att göra det svenska elnätet samhällsägt. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### **10.1.2 Öka överföringskapaciteten mellan norra och södra Sverige**

Utbyggnaden av stamnätet för el i Sverige är kraftigt eftersatt och stora delar av det existerande nätet behöver förnyas. I dag finns ett stort problem med flaskhalsar i överföringen av elen till konsumenterna genom elnäten. En bristande överföringskapacitet mellan prisområde 2 och 3 innebär att vi varken fullt ut kan nyttja energin från våra älvar eller den lagringskapacitet som vattenkraften bär på. Det innebär att överskottet från de norra delarna av landet inte kan komma de södra delarna till nytta i tillräcklig omfattning. Detta leder till att prisskillnaderna i landet, som redan är höga på grund av den privatiserade elnätsmarknaden, blir ännu större. I dag kan en villaägare åtnjuta 10 000 kronor lägre kostnader i jämförelse med de som har de högsta avgifterna.

I takt med att nya vindkraftverk ansluts till nätet förvärras dagens problem. Särskilt bekymmersamt är att dagens elnät inte räcker till för att utbyggnaden av vindkraftsel i norra Sverige ska komma hela landet till del. Ofta är det lättare att få tillstånd för utbyggnad av vindkraftverk i de norra delarna av landet. För att öka elproduktionen i södra Sverige är både slopandet av det kommunala vetot och utbyggnaden av havsbaserad vindkraft med vätgaslagring i nära anslutning väsentliga. Det är dock av största vikt att nätkapaciteten byggs ut så att elen kan överföras till södra Sverige där elproduktionen är lägre än elförbrukningen.

Vänsterpartiet vill genomföra historiska satsningar på investeringar i överföringskapacitet, främst mellan norra och södra Sverige. Vänsterpartiet föreslår en satsning på 50 miljarder kronor under en tioårsperiod på stamnäten för att undvika att hushåll och företag får bära kostnaden via höjda avgifter. Den bristande elnätskapaciteten gör att det råder effektbrist på flera håll i landet. Därför behöver överföringskapaciteten snabbt byggas ut. Det görs bäst i offentlig regi. Vi är kritiska till den marknadsstyrda prissättningen av elen som gör att priset är väldigt oförutsägbart. Sedan avregleringen av elmarknaden och elnätet på 1990-talet har priserna stigit kraftigt och skillnaderna är stora mellan olika delar av landet. Regeringen bör uppdra åt Svenska kraftnät att prioritera de planerade förstärkningarna av stamnätet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vidare måste tillståndsprocessen för stamnätskoncessioner snabbas på. I dag tar tillståndsprocessen för stamnätet orimligt lång tid. Flaskhalsarna i elnätet och den långsamma tillståndsgivningen är två av de stora problemen med svenska elnät i dag. Det behövs gemensamma riktlinjer för länsstyrelserna för deras insatser i tillståndsprocessen för stamnät och det behövs ett tydligt uttalat mål om att tillståndsprocesserna måste gå snabbare.

Regeringen bör ge ansvariga myndigheter i uppdrag att utreda möjligheterna till en snabbare tillståndsprocess för stamnätskoncessioner. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 10.2 Inför Sverigepriser på el

Sverige har god tillgång till el och har en stadig överproduktion. Vi kan tillgodose det inhemska behovet av el, i de flesta fall med råge. Dagens modell med marginalprissättning på el på en gemensam EU-marknad innebär att det är den dyrast producerade elen som blir prissättande för all el. Systemet är sådant att den el som är billigast att producera förbrukas först. Priset utgår emellertid från vad det kostar att producera den sista kilowattimmen som krävs för att möta efterfrågan, alltså den dyraste kilowattimmen.

Produktionskostnaden varierar kraftigt mellan de olika energislagen. Vind- och vattenkraft har en klart billigare rörlig produktionskostnad än vad kärnkraft har och dyrast är kol och olja. De höga elpriserna riskerar att bromsa klimatomställningen eftersom viktiga elektrifieringsprocesser fördröjas. Investeringsviljan kan på sikt hotas av de höga priserna och i takt med att energiprisernas förutsägbarhet försvåras hotas även planerbarheten för den energitunga industrin. För Sverige innebär sålunda den nuvarande elmarknaden ett sårbart system som försvårar klimatomställningen och drabbar de enskilda hushållen hårt. För att en skyndsam klimatomställning ska lyckas måste den enligt Vänsterpartiet med nödvändighet ha ett rättviseperspektiv.

Vänsterpartiet har föreslagit en prisskyddsmodell som innebär att Sveriges fyra elprisområden kvarstår men separeras från den el som går på export. Den exporterade elen blir i praktiken ett femte elprisområde – ”elprisområde utland” – och inbegriper den el som är tillgänglig för export. Rent praktiskt skulle den nya modellen fungera så att ett pris fastställs för respektive inhemskt elprisområde (så som sker i dag) och ytterligare ett för det utländska elprisområdet. Den stora fördelen är att priset för de inhemska områdena då motsvarar de faktiska behoven: de volymer som är tänkta att användas inom respektive område. Detta innebär betydligt lägre priser för svenska konsumenter samtidigt som exportvolymerna och exportpriserna förblir desamma som i dag.

## 10.3 Kraftigt ökat stöd för lokal förnybar elproduktion

Vänsterpartiet vill göra massiva investeringar i förnybar elproduktion i klimatinvesteringsspaketet. Vi föreslår därför ett investeringsstöd på 50 miljarder kronor under 2024–2033 till lokal förnybar elproduktion. Investeringarna riktas till förnybar lokal elproduktion till konkurrenskraftigt elpris, med kravet att det ska vara till gagn för svensk industri och svenska hushåll. Det omfattar investeringar i såväl lokal förnybar elproduktion som överföringskapacitetsutbyggnad till lokal- och regionalnät samt anslutning till transmissionsnät.

## 10.4 Mer vindkraft på land och till havs

Trots att det finns en stor potential för havsbaserad vindkraft i Sverige har byggandet ännu inte tagit fart. Sverige ligger långt efter andra länder med liknande förutsättningar. Förutom de uppenbara klimatvinsterna ger havsbaserad vindkraft dessutom fler jobb i Sverige, eftersom mycket arbete måste utföras på plats. En utbyggd havsbaserad vindkraft i södra Sverige skulle också minska belastningen på överföringskapaciteten från de norra till de södra delarna av landet.

Vänsterpartiet vill se en ny, systematisk och effektiv modell, som skulle innebära ett slut på marknadskaoset när det gäller utbyggnaden av svensk havsvind. Energimyndigheten bör få i uppdrag att peka ut lämpliga områden för utbyggnad och arrangera auktioner. Företagen får sedan ge bud på den lägsta möjliga subventionen. Regeringen bör utlysa minst 3 GW om året från 2025 till 2034 genom ett sådant auktionsförfarande, samlat 30 GW på tio år. Detta ska ske i kombination med ett stopp för utbyggnaden av elkablar till Europa. För att få kontroll över priserna måste vi ta tillbaka kontrollen över den svenska elmarknaden. Offentliga investeringar i svensk elproduktion riskerar annars att i praktiken bli subventioner till grannländernas bristfälliga insatser.

Vänsterpartiet har redan tidigare föreslagit Sverigepriser på el, där de svenska elpriserna frikopplas från de höga exportpriserna. Med vår modell får vi betydligt lägre elpriser för hushållen och snabbar på klimatomställningen. Samtidigt kan vi fortsätta exportera el som i dag.

Ett robust och motståndskraftigt samhälle kräver att det offentliga har kontroll över samhällsviktig verksamhet. Genom ett statligt bolag som tillför eget kapital kan staten säkerställa sin ägarandel i kommande havsvindsprojekt. Vi menar att 25 procent, strax över vad som gäller i Danmark, är rimligt. Vänsterpartiet anser att som utgångspunkt bör 50 miljarder kronor avsättas för detta ändamål över en tioårsperiod. Det är väl investerade pengar, både statsfinansiellt och klimatmässigt.

#### **10.4.1 Avskaffa kommunala vetot mot vindkraft**

Havsbaserad vindkraft är emellertid inte möjlig på alla platser i landet. Därför behöver utbyggnaden på land också accelereras. Kommunerna har i dag i praktiken vetorätt mot vindkraft genom att en kommun som är negativt inställd till vindkraft helt enkelt kan låta bli att ta upp sådana ärenden och därmed helt bromsa utbyggnaden. Kommunernas åsikt ska väga tungt, men i ett läge där Sverige på energiområdet ska gå från fossil energi och kärnkraftsenergi till förnybar och lägre energianvändning är ett kommunalt veto orimligt.

Möjligheten till kommunalt veto mot vindkraft bör avskaffas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **10.4.2 Inför ekonomisk ersättning till lokalsamhället när vindkraft byggs**

Det behövs bättre incitament för utbyggnad av vindkraft, både land- och havsbaserad, genom att den kommun och de boende i närområdet där vindkraften ska byggas gynnas. Vänsterpartiet vill öka acceptansen för vindkraft genom att lagstifta om en produktionsbaserad ekonomisk ersättning som går till de lokalsamhällen där vindkraft byggs.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med lagförslag om en lagstadgad, obligatorisk produktionsbaserad ekonomisk ersättning för vindkraft där en andel går till den kommun där vindkraft byggs. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **10.4.3 Se över möjlighet till avskaffad anslutningsavgift för havsbaserad vindkraft**

Den högerkonservativa regeringen har i Tidöavtalet preciserat att den inte avser att avskaffa elnätsanslutningarna för den havsbaserade vindkraften, vilket kommer att förhindra snabb utbyggnad av fossilfri elproduktion. Därmed försvåras och fördröjs

elektrifieringen av såväl transport- som industrisektorn genom minskad elproduktion och de klimatpolitiska målen blir svårare att nå.

Regeringen bör återkomma med en redogörelse för hur man går till väga för att avskaffa anslutningsavgiften för havsbaserad vindkraft. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **10.4.4 Även Försvarsmakten bör se över möjligheten att underlätta utbyggnad av vindkraft till havs**

Inhemskt producerad el är mycket viktigt för totalförsvaret. För att undvika utländska intressen i elproduktionen, och den säkerhetsrisk det innebär, bör energiproduktionen vara ägd av svenska företag eller det svenska offentliga samhället. I dag kan Försvarsmakten sätta stopp för planerade byggen av såväl havs- som landbaserad vindkraft om man upplever att de inkräftar på vad man använder som militärt övningsområde. Vänsterpartiet menar att det måste vara fullt möjligt att både bygga ut den havsbaserade vindkraften där förutsättningarna är tillräckligt bra och ge Försvarsmakten rimliga förutsättningar för övningsverksamhet. Det är av största vikt att Försvarsmakten involveras mycket tidigt i planeringsprocessen och att Försvarsmakten tar frågan om utbyggnad av vindkraft på stort allvar och bidrar konstruktivt till arbete. När sådana här knutar uppstår där en myndighet helt kan sätta stopp för en viktig utbyggnad av förnybar energi måste regeringen ta ansvar för att hitta en framåtsyftande lösning.

Regeringen bör uppdra åt Försvarsmakten att återkomma med ett underlag för hur övningsverksamheten kan organiseras utan att utgöra ett hinder för byggandet av havsbaserad vindkraft på lång sikt. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **10.4.5 En ny kabel till Gotland**

För att klara övergången till en helt förnybar energiproduktion måste produktionen i södra Sverige öka. Det finns i dag en underproduktion i södra Sverige och en överföringsproblematik från norra Sverige som sätter stopp för omläggning av energisystem. En viktig del i att avhjälpa detta är att använda de resurser som finns vid och runt Gotland. I dag är det inte möjligt att bygga ut vindkraften där då kablarna som ligger till stamnätet inte klarar en större produktion.

Regeringen bör ge Svenska kraftnät i uppdrag att bygga den s.k. Gotlandskabeln. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### **10.5 Solenergi**

I dag står solet för bara en knapp procent av Sveriges elproduktion (drygt 1 TWh), men dess potential är betydligt större i takt med sjunkande priser. Vänsterpartiets satsningar på förnybar energiproduktion omfattar 50 miljarder kronor till investeringar i lokal förnybar elproduktion på tio år, till ett konkurrenskraftigt elpris, med kravet att det ska vara till gagn för svenska hushåll och svensk industri. Det omfattar investeringar till såväl lokal förnybar elproduktion som överföringskapacitetsutbyggnad till lokal- och regionalnät, samt anslutningsnoder till transmissionsnät.

Det är av största betydelse att solpaneler produceras på ett hållbart sätt även när det gäller mänskliga rättigheter. Utökad svensk produktion av solpaneler är önskvärd.

### **10.5.1 Sverige behöver ett nationellt planeringsmål för solenergi**

I Sverige finns inte något klart planeringsmål för solceller, och Energimyndigheten har heller inte fått något särskilt uppdrag att ta fram ett sådant i sin strategi. Om det inte finns något uppsatt mål försvåras ambitionshöjningar.

Regeringen bör inrätta nationella planeringsmål för solel och solvärme. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## **10.6 Vattenkraft**

Vi behöver vattenkraften om vi ska kunna begränsa koldioxidutsläppen inom svensk energiproduktion. Vattenkraften står för en stor del av den förnybara elproduktionen, och den utgör även en resurs för att reglera variationerna över dygn och år i produktionen av sol- och vindenergi. El kan i dagsläget inte lagras i någon större utsträckning. Det kan däremot vatten, vilket ger Sverige goda förutsättningar för en jämn elproduktion året om. Genom att lagra vatten i stora magasin som fylls på av snösmältning och regn under året kan man under vintern, när efterfrågan på energi är som störst, successivt släppa iväg den mängd vatten som efterfrågas. Vattenkraften spelar därmed en stor roll för effektbalansen. I takt med att sol- och vindenergins andel av elproduktionen ökar blir också behovet av att använda vattenkraften som reglerkraft större.

Klimatkrisen och att artrikedomen minskar är två stora miljöproblem. Vattenkraften är en del av lösningen på det ena problemet, men samtidigt en bidragande orsak till det andra. Vänsterpartiet är positivt till att vattenverksamheten prövas enligt miljöbalken. Vi har länge föreslagit åtgärder för att fler vandringsvägar ska byggas och för att utarmningen av biologisk mångfald ska bromsas. Vi välkomnar därför förslag för en mer ekologiskt hållbar vattenkraft. Vi är kritiska till att den nya regeringen har pausat prövningen av vattenkraftens miljövillkor.

### **10.6.1 Ersättning till berörda kommuner**

Vattenkraften genererar enorma summor. Trots det kommer en mycket liten del kommunerna till del. Norge har valt en annan modell där kommunerna får en betydligt högre summa för den exploatering vattenkraften innebär. Regeringen har i och med den energipolitiska överenskommelsen i stället valt att sänka fastighetsskatten på vattenkraft till 0,5 procent, och man har ingen annan lösning på att återföra pengar till kommunerna mer än genom närområdesersättningen, även kallad bygdepengen. Vänsterpartiet förstår behoven av investeringar i ny teknik och åtgärder för att öka effekten. Vi menar dock att det finns bättre sätt än genom den föreslagna skattesänkningen. Vi vill att en större del av kraftbolagens vinster ska återföras till de kommuner där vattenkraften finns. Det krävs omedelbara utredningsinsatser för att få ett sådant system på plats. Att se till att mer av naturresursernas värden stannar kvar där de utvinns är mycket värdefullt för de som bor i bygden.

Regeringen bör återkomma med ett förslag på hur en större del av vattenkraftens vinster ska komma de berörda kommunerna till del. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 10.7 Förnybar vätgas

Vårt samhälle står inför en gigantisk omställning när energisystemet ställs om till förnybar elproduktion. Elbehovet väntas öka kraftigt när olika samhällssektorer, t.ex. industrier och transporter, elektrifieras. Eftersom produktionen av förnybar energi är väderberoende kommer det i framtiden att finnas stora behov av energilagring för att uppnå en bra effektbalans. Energilagring är fortfarande en utmaning, och där kommer vätgas att spela en viktig roll i framtiden. Med andra ord: att skapa förutsättningar för ökad användning av vätgas och elektrobränslen är att skapa förutsättningar för omställningen till ett fossilfritt samhälle.

Vätgas har en rad olika användningsområden. Den används i dag storskaligt bl.a. inom kemiindustrin. Den kan också användas t.ex. i tillverkning av förnybara elektrobränslen och fossilfri mineralgödsel. Det mest omtalade användningsområdet i dag är tillverkningen av fossilfritt stål som blir en viktig exportvara i framtiden.

Vätgas är i sig inte lika med förnybar energi. Vätgas kan framställas med både fossil och fossilfri energi, och i dagsläget är den globala vätgasproduktionen mest fossil. Den förnybara vätgasen kan framställas antingen från reformering av biomassa eller biogas eller genom elektrolys som separerar väte ur vatten med hjälp av förnybar el. Det är det senare som är det intressanta för ett förnybart energisystem. Vätgas kan t.ex. produceras när det blåser mycket, elproduktionen är större än behovet och elpriset är lågt. Energin kan sedan lagras i vätgas och användas i bränsleceller som förvandlar den till el när det blåser mindre, elproduktionen är lägre än behovet och elpriset är högt.

Bränsleceller kan t.ex. användas i elfordon i stället för batterier. Där är potentialen störst inom tunga transporter. Nackdelen med vätgasfordon är de stora energiförluster som omvandlingen av el till vätgas och tillbaka till el innebär.

Både vätgasens framställning och användning förutsätter att det finns relevant infrastruktur. För framställning är det viktigt att planera in vätgasframställning i samband med investeringar i förnybar energiproduktion, och lagringskapacitet är viktig att säkerställa när vätgasframställning planeras. För att använda bränslecellsdrivna fordon krävs ett nätverk av vätgasstationer.

Systemperspektivet är viktigt vid utveckling av vätgasbaserade lösningar. Till exempel vid vätgasframställning med elektrolys frigörs värmeenergi som med rätt system kan användas i uppvärmning av närliggande fastigheter eller i kommunalt fjärrvärmesät. Smart planering där olika aktörer samverkar behövs för att kunna utnyttja de synergieffekter som ett förnybart energisystem med vätgas kan erbjuda.

### 10.7.1 Investeringar i förnybar vätgasproduktion

Det pågår ett intensivt strategi- och utvecklingsarbete kring vätgas. Fossilfritt Sverige har tagit fram en vätgasstrategi utifrån de berörda branschernas utgångspunkter. Därtill har Energimyndigheten tagit fram en nationell vätgasstrategi som rapporterades i november 2021. Vänsterpartiet välkomnar detta viktiga arbete.

Vänsterpartiet vill att utbyggnaden av vätgasproduktion sker på ett sätt som är bra för hela samhället och att det offentliga tar ansvar för systemperspektivet. Vätgasinvesteringarna bör stimuleras där de behövs mest och inte endast där marknaden ser största möjligheter till vinstmaximering. Ansvarsfördelningen kring vätgas mellan olika myndigheter bör förtydligas och det är välkommet med forskning på området som tydliggör vad som ger samhälls- och klimatnytta. Vätgassatsningarna bör gynna hela landet.

Regeringen bör återkomma med förslag på hur vätgasproduktion, energilagring i vätgas och distribution av vätgas kan organiseras för bästa möjliga samhälls- och klimatnytta i hela landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör återkomma med ett förslag på långsiktig finansiering av forskning och innovation om vätgas och dess användning i olika samhällssektorer. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Troligtvis kommer vissa vätgassatsningar att behöva olika former av statligt stöd eller statliga investeringar, t.ex. via kreditgarantier. Regeringen bör återkomma med förslag på hur staten kan ge stöd till eller finansiera vätgasinvesteringar i hela landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Eftersom vätgas kan framställas med hjälp av både fossil och förnybar energi är det viktigt att rikta statliga stöd och EU-stöd på vätgas som framställs med förnybar energi. Detta är särskilt viktigt vid EU-stöd då många EU-länder fortfarande har en stor andel av fossilt ursprung i sin energimix. Regeringen bör verka för att vätgasproduktionen inom EU ska vara förnybar och att EU-stöd endast ska gå till förnybar produktion. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### **10.7.2 Energilagring i vätgas**

Energilagring är av avgörande betydelse för hur förnybar energi ska kunna användas till fullo. I dag kan vattenkraften justeras mot efterfrågan för energi, men sol- och vindkraft är mer beroende av naturen och samlar energi när naturresurserna ger. Detta innebär att behovet av att kunna lagra energin från t.ex. vindkraft till de dagar då mindre energi produceras men efterfrågan är högre kommer att vara avgörande. Det råder inte brist på förnybar energi, utan det handlar snarare om att kunna reglera energins utflöde. Ledningarna måste klara av att leverera när det behövs och möjligheten att lagra energi måste öka.

Energilagring kan göras på olika sätt. En väg är batterier, en annan är att göra t.ex. vätgas av elöverskottet att utvinna energi ur vid ett senare tillfälle. Sverige ligger tämligen bra till ur energilagringssynpunkt då vattenkraften är en så betydande del av elproduktionen. Problemet är de flaskhalsar mellan norra och södra Sverige som tidigare redogjorts för. Än har inget av dessa system för energilagring visat sig helt effektivt, och mer forskning behövs på området. Då vätgas är en väg som visat sig effektiv för energilagring vill Vänsterpartiet att Vattenfall får i uppdrag att utveckla energilagring i vätgas i samband med sina investeringar i förnybar energi, i synnerhet vid utbyggnad av vindkraft.

Regeringen bör ge Vattenfall i uppdrag att utveckla energilagring i vätgas i samband med investeringar i förnybar energi. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## **10.8 Rättvis tillgång till förnybar energi genom energigemenskaper**

Stigande elpriser har resulterat i att svenska hushåll tvingas lägga en allt större del av sin inkomst på energi samtidigt som elstöden utformats till förmån för höginkomsttagare. I en artikel i GP den 23 oktober 2023 konstaterar miljöforskarna Fredrik Envall



och Daniel Andersson vid Lunds universitet att den förda omställningspolitiken hittills inte gynnat bredare befolkningslager och att i synnerhet lokalbefolkningen ofta hamnar i kläm.

I ett pågående forskningsprojekt genom samverkan med aktörer över hela landet har de konstaterat att Sverige sticker ut jämfört med andra EU-länder när det gäller att främja medlems- eller delägda lokala initiativ som producerar, lagrar och delar energi. EU-kommissionen pekade i lagstiftningspaketet 2019 ut dessa s.k. energigemenskaper som en möjlig väg framåt för att stärka det demokratiska deltagandet i klimatomställningen. Generellt rör detta sig ofta om lokala sammanslutningar. I jämförelse med de redan befintliga stödsystemen till villaägare och företag är energigemenskaper medlems- eller delägar drivna initiativ som inte får vara vinstdrivande utan i stället syftar till att skapa miljömässiga, ekonomiska och sociala samhällsfördelar. Energigemenskaper framhålls som det sociala kittet både i landsbygder och i städer, där gemensamma investeringar och engagemang utgör grunden för att stimulera lokalt, icke-kommersiellt ägande. I en granskning genomförd av europeiska energikooperativ konstateras dock att Sverige saknar politiska visioner, incitament och stödjande regelverk för att främja bildandet av energigemenskaper.

Vänsterpartiet anser att det är mycket angeläget att stöd skyndsamt utformas för att främja gemensamma energilösningar som når breda grupper i samhället, i synnerhet på landsbygden. En skyndsamt klimatomställning är endast möjlig genom ett tydligt rättviseperspektiv och stärkt demokratiskt inflytande.

Regeringen bör senast 2025 återkomma med förslag på förenklat och stödjande regelverk som underlättar för lokala energigemenskaper att producera, lagra och dela förnybar energi. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 10.9 Stärk svensk produktion av förnybara drivmedel

Utsläppen behöver minska betydligt snabbare än vad som sker för närvarande i Sverige. De statliga investeringsstöden behöver öka för att åstadkomma de systemskiften som krävs för att nå klimatmålen. Genom investeringsstöd för utbyggnad av biogas och andra hållbara drivmedel stärker vi våra inhemska möjligheter att bidra till produktionen av biodrivmedel i Sverige och därmed uppnå högre grad av nationell självförsörjning av fossilfria drivmedel. Produktionen av drivmedel ska ske på ett sätt som inte minskar naturliga kolsänkor eller äventyrar den biologiska mångfalden. Vänsterpartiet har för bl.a. detta ändamål föreslagit 7 miljarder kronor i en kraftigt utökad och förlängd årlig satsning på Klimatklivet under perioden 2024–2033. Utöver statligt investeringsstöd anser vi att ytterligare styrmedel även bör införas för att främja produktion av biogas och biodrivmedel.

Regeringen bör återkomma med ytterligare styrmedel för att öka den inhemska produktionen av biogas och biodrivmedel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 10.10 Energieffektivisering

Den renaste energin är den som inte används. Behovet av el och en hållbar energi-produktion kommer alltid att finnas. Däremot är det både möjligt och nödvändigt att ställa om till en mer effektiv energianvändning. Genom ny teknik och energibesparing

kan Sverige göra betydande energieffektiviseringar. Hur omfattande utbyggnaden av förnybara energikällor behöver vara är avhängigt hur stora energibesparingar och energieffektiviseringar som kan ske i samhället. Omställningen av fossila bränslen till förnybar energi och övergången till att i möjligaste mån elektrifiera industrin och transportsektorn kommer att öka elbehovet. Även om vi i dag har ett elöverskott i Sverige är det viktigt att energieffektiviseringen sker i en så pass hög takt att vi klarar ett ökat behov av el i nya sektorer. Den gjorda energiöverenskommelsen innebär i förlängningen en målsättning om att Sverige 2030 ska ha 50 procent effektivare energianvändning jämfört med 2005. Vänsterpartiet välkomnar ett sådant mål men understryker att det måste till verkningsfulla åtgärder för att det inte ska bli bara tomma ord. Det har ännu inte presenterats en sammanhållen planering angående denna målsättning. Vänsterpartiet menar att det nu behövs handling i frågan.

Regeringen bör återkomma med en nationell plan för energibesparing och energieffektivisering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### **10.10.1 Inför skyldighet för energiföretagen att bidra till energibesparingar**

En effektivare energianvändning underlättar elektrifiering och klimatomställning. Det ökande elenergibehovet kräver enligt Vänsterpartiet kraftigt ökad kapacitet för både produktion och överföring av el. Detta kommer enligt vår uppfattning att kräva omfattande offentliga investeringar och stödjande styrmedel. Genom att energieffektivisera kan behovet av ökad utbyggnad dämpas och elektrifieringstakten öka. Men nuvarande styrmedel är otillräckliga för att stimulera all lönsam energieffektivisering. Den föregående regeringen tillsatte därför 2021 en utredning om s.k. vita certifikat. Vita certifikat innebär att ett kvotpliktsystem för energieffektivisering införs. Nuvarande regering beslutade dock att utredningen skulle avslutas 2022. Utredningen avlämnade dock en rapport vid utgången av 2022 med det arbete man hunnit slutföra. I rapporten konstateras att en effektiviseringsplikt kan vara en lämplig lösning för att kompensera för nuvarande marknadsmisslyckande som leder till högre energianvändning än vad som är samhällsekonomiskt effektivt. Rapporten innehåller förslag och analyser, om än inte helt klara men i väsentliga delar färdigställda, för att införa effektiviseringsplikt. Rapporten föreslår att energiföretag får ett lagstadgat ansvar att bidra till en viss mängd energibesparingar genom att erbjuda energieffektiva lösningar till hushåll och företag.

Vänsterpartiet välkomnar rapportens förslag. Sverige når med nuvarande åtgärder inte mål vare sig på nationell nivå eller på EU-nivå för att energispara och mer hållbart använda energi. Effektiviseringsplikt finns redan i 14 EU-länder och i många delstater i USA. Erfarenheten från dessa är att kostnaderna i allmänhet är lägre än kostnaden för att köpa motsvarande mängd energi. Vi anser att behovet är stort av styrmedel som leder till att mindre energi används för samma nytta. Det leder till bättre hushållning med begränsade resurser och kan stärka ekonomin för både hushåll och företag. Utredningen om vita certifikat bör i detta syfte slutföras och regeringen bör därefter återkomma till riksdagen med förslag på införande av effektiviseringsplikt.

Regeringen ges i uppdrag att tillse att utredningen om vita certifikat återupptas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 11 Bostadssektorn

Det gröna samhällsbygget förutsätter trygga och klimateffektiva bostäder i hela landet. Det svenska miljonprogrammet har gett oss välbyggda och välplanerade flerbilshus och dessutom finns det mycket som tyder på att de robusta miljonprogramshusen lämpar sig väl för omfattande klimatanpassningar. En effektiv klimatomställning kräver också att nybyggnationen av bostäder kraftigt minskar sin klimatpåverkan. Därför vill vi ställa högre miljökrav på de nya investeringsstöden för byggande av hyresbostäder men vill även se riktade investeringar mot ett ökat byggande i trä. Om hälften av Sveriges flerbostadshus byggdes i trä i stället för i andra material 2025 skulle klimatpåverkan i byggskedet kunna minskas med så mycket som 40 procent per år.

Vänsterpartiet vill se ett historiskt omfattande investeringsprogram för klimatet på 700 miljarder kronor under de tio kommande åren. Av dessa öronmärks 130 miljarder kronor för att stärka klimatnyttan i nyproduktionen samt för att åstadkomma effektiva och ändamålsenliga klimatrenoveringar av det befintliga bostadsbeståndet. Se vidare i Vänsterpartiets budgetmotion för 2024 Rädda välfärden – för ett tryggare Sverige (2023/24:2385).

### 11.1 Klimatsäkra befintligt bestånd, renovera och energieffektivisera

I en bransch som ensam står för en så betydande del av samhällets klimatpåverkan, enligt Boverket över 20 procent av utsläppen av växthusgaser, så är satsningar på klimatanpassningar av det befintliga bostadsbeståndet helt grundläggande. Av miljonprogrammets bostäder beräknas runt 150 000 stycken vara i akut behov att renovering och ytterligare flera hundratusen bostäder i behov av renovering i relativ närtid. Kostnaderna beräknas bli mycket höga och om dessa för samhället nödvändiga energieffektiviseringar inte ensamt ska betalas av nuvarande hyresgäster måste även staten vara med och ta ett finansiellt ansvar.

Sammanfattningsvis är alltså bygg- och fastighetssektorns utsläpp av växthusgaser enorma och problemen med chockhöjningar av hyror, med påföljande renoveringar efter upprustningar av flerbostadshus med hyresrätt, välkända. Detta drabbar främst hushållen med snävast ekonomiska marginaler. Men ett renoverings- och energieffektiviseringsstöd till flerbostadshus med hyresrätt kan på ett effektivt sätt avhjälpa båda dessa stora samhällsproblem. Som stödgivare har staten stora möjligheter att ställa höga krav på klimatsmarta ombyggnationer, liksom på rimliga hyresnivåer efter renoveringarna.

Vänsterpartiets mål är ett klimatsmart samhälle där människor kan känna sig trygga i alla avseenden, och trygghet handlar förstås inte minst om att kunna bo kvar i sitt hem. Renoveringar får aldrig bli renoveringar. En social bostadspolitik ger människor både rätt och råd att bo.

I mars 2023 nådde Europaparlamentet och Europarådet en överenskommelse om en revidering av energieffektiviseringsdirektivet (EED). I stort enades man om att fastställa ett energieffektivitetsmål för EU på 11,7 procent för 2030, jämfört med de prognoser för energianvändning för 2030 som gjordes 2020. Överenskommelsen innebär att principen om energieffektivitet omsätts i lag, dvs. att EU-länderna i större utsträckning måste ta hänsyn till energieffektivitet i sin politik, planering och investeringsbeslut inom såväl

energisektorn som andra sektorer. Kort och gott kan man konstatera att det även från EU ställs allt högre krav på renovering och energieffektivisering av byggnader, vad gäller både offentliga byggnader och bostadshus. Att Sveriges högerkonservativa regeringspartier i ett sådant läge valde att stoppa allt stöd för renovering och energieffektivisering av flerbostadshus är ytterst besynnerligt och har fått välförtjänt kritik inte bara från Vänsterpartiet utan även från stora delar av byggbranschen.

Vänsterpartiet vill återinföra ett energieffektiviseringsstöd för flerbostadshus med hyresrätt. Stödet ska lätta på den ekonomiska bördan för den enskilda hyresgästen vid större renoveringar i fastigheten och vi menar att reformen, utöver allt som redan nämnts, därför är en viktig rättviseåtgärd. Under lång tid har det ägda beståndet fått statligt bidrag för renovering, ombyggnad och tillbyggnad via rotavdraget, något som, till ett mycket högt pris för skattebetalarna (172 miljarder kronor mellan 2009 och 2022) till syvende och sist i princip ändå bara har gynnat de enskilda bostadsägarna. Det är nu dags för ett omfattande upprustningsprogram för hyresfastigheter. En energieffektivisering av denna magnitud gynnar hela samhället – inte bara de enskilda hyresgästerna – då den i allra högsta grad bidrar till den så nödvändiga klimatomställningen. Alla bör därför vara med och bidra. Investeringsmedel ska kunna sökas av såväl allmännyttiga som privata fastighetsägare. De ska täcka en del av omkostnaderna för att göra nödvändiga renoveringar med tydligt satta klimat- och miljökrav. Detaljer kring vilka krav som ställs för att ta del av energieffektiviseringsstödet ska tas fram av Boverket och stödet ska åter kunna sökas under 2024.

I vår motion Bostadspolitik, planering och byggande (2023/24:2320) föreslår vi att regeringen återinför ett energieffektiviseringsstöd för flerbostadshus med hyresrätt. I Vänsterpartiets budgetmotion för 2024 (2023/24:2385) avsätter vi medel för att med start 2024 införa ett nytt energieffektiviseringsstöd enligt förslaget ovan.

## 11.2 Klimatsmart planering och nybyggnation

I vår budgetmotion för 2024 (2023/24:2385) avsätter vi medel för nybyggnation och planering inom ramen för vårt klimatomställningsprogram, vilket löper under en tioårsperiod. Medel ska kunna sökas vid nybyggnation som komplement till ett investeringsstöd eller liknande, i syfte att specifikt stärka klimatnyttan i nybyggnation och inom planeringen.

Det offentliga har inom planeringen ett stort ansvar för framtida klimatutveckling. Kommunerna, som ansvarar för planfrågorna, kan välja att styra mot ett klimatneutralt byggande. Många jobbar redan hårt för att minska den klimatpåverkan som byggande ger upphov till, och i det arbetet är bl.a. ett ökat byggande i trä en viktig del. I syfte att stödja kommunernas arbete med att säkerställa att mark tilldelas byggherrar som erbjuder såväl klimatsmart nyproduktion som boendekostnader anpassade till folkflertalet vill Vänsterpartiet att staten stöder kommunerna i deras arbete med att ta fram klimatneutrala byggplaner enligt ovan. Ett sådant stöd kan fungera som ett viktigt kommunalt verktyg för att på ett tydligt sätt ta fram byggbar mark där krav exempelvis ställs på kostnadseffektiv klimatneutral nyproduktion i trä.

I syfte att göra fler stadsdelar klimatsmarta vill vi att klimatomställningsprogrammet omfattar en försöksverksamhet där aktörer får söka stöd för mindre projekt som gynnar den egna stadsdelen ur ett klimatsmart perspektiv. Det kan exempelvis handla om att rusta gårdar på ett klimatsmart sätt, göra gator bilfria eller starta odlingar i området.

I vår motion Bostadspolitik, planering och byggande (2023/24:2320) föreslår vi att regeringen ger Boverket i uppdrag att utforma stöd enligt ovan, så att dessa ger största möjliga klimateffekt.

### 11.3 Fler flervåningshus i trä

Sverige behöver bygga många bostäder, men det räcker inte längre att bara bygga mer. Vi behöver bygga rätt och bygga klimatsmart. De investeringsstöd för hyresrätter och studentbostäder som Vänsterpartiet vill inrätta måste mycket tydligare knytas till klimat- och energimålen. Men för att ytterligare stödja det industriella byggandet av flerbostadshus i trä anser vi att fler åtgärder är nödvändiga.

Sverige är ett skogsland och vi har en lång och stark tradition av att bygga med trä. Redan i dag byggs hela 90 procent av småhusen i trä. Förutom att vi har god tillgång till materialet så finns en rad fördelar med att bygga i trä. Trä är en förnybar råvara som tar upp koldioxid under sin växttid och med användning i bl.a. träbyggnader binder in denna koldioxid under hela sin livstid. Ett ökat byggande i trä är viktigt om vi ska nå klimatneutralitet, men det är också ett viktigt bidrag till att lösa behovet av ett ökat bostadsbyggande. Ett modernt industriellt byggande i trä kortar nämligen även byggtiderna och sänker därmed kostnaderna. Slutligen skapar byggande i trä många arbetstillfällen i delar av landet där behovet av dessa är stort.

Trots detta är byggandet av flervåningshus i trä fortfarande måttligt. Sverige är ett av världens mest skogstäta länder men bara runt 13 procent av flervåningshusen byggs i trä. I syfte att specifikt öka byggandet av flerbostadshus i trä inrättar Vänsterpartiet därför ett nytt stöd som riktar sig specifikt till den som avser att bygga klimatsmarta flerbostadshus i trä med rimliga hyror. Satsningen föreslås i Vänsterpartiets budgetmotion för 2024 Rädda välfärden – För ett tryggare Sverige (2023/24:2385).

### 11.4 Återbruk av byggmaterial

När Klimatpolitiska rådet senast överlämnade sin årliga rapport till regeringen konstaterades att Sverige förlorat styrfarten i sitt klimatarbete. Under ett par decennier har utsläppen i Sverige minskat varje år, men nu står vi alltså inför en situation där nationell politik i stället kommer att leda till ökade utsläpp.

När det gäller byggbranschen borde återbruk av byggmaterial vara ett viktigare bidrag än det är i dag. Branchorganisationen Byggmaterialhandlarna har förvisso en uttalat hög ambition att minska sin klimatpåverkan, men andelen återbrukade produkter är fortfarande mycket låg.

Vänsterpartiet uppmanar regeringen att bidra med reformer som kan öka andelen återbrukat byggmaterial. I syfte att nå de klimatpolitiska målen föreslår vi att regeringen utreder följande förslag:

- Se över möjligheten att göra handeln med återbrukade produkter och material momsfri så att dessa bättre kan konkurrera med nyproducerade varor. Förslaget strider inte mot EU:s momsdirektiv och kan därmed genomföras med kort tidshorisont.
- Låt offentlig sektor driva på skapandet av en ny marknad genom att ställa krav i upphandlingar att en viss del av ett bygge ska bestå av återbrukat byggmaterial.

- Undersök möjligheten att förbjuda rivning av byggnader som inte inventerats och där möjligheterna att återbruka stomme och övriga material inte har utretts grundligt.
- Inkludera en generell översyn av avfallslagstiftningen med målet att öka det cirkulära kretsloppet av produkter och material; bl.a. bör definitionen av när en produkt blir avfall ändras så att den får längre liv.

I vår motion Bostadspolitik, planering och byggande (2023/24:2320) föreslår vi att regeringen utreder hur återbruket av byggmaterial kan öka med denna inriktning.

## 12 Cirkulär ekonomi

I en cirkulär ekonomi är livslängden på material och produkter längre och behovet av uttagande av nya resurser mindre. För detta krävs en hållbar produktion och konsumtion samt att avfall används som en resurs. Det förutsätter att produkter i ökad utsträckning går att återanvända, reparera, återvinna, hyra och dela.

Produktion och konsumtion är i dag linjära och inte optimerade utifrån ett hållbart nyttjande av resurser. Nuvarande bristande resurseffektivitet och ohållbara materialanvändning måste brytas för att åtgärda de största planetära utmaningarna, klimatkrisen och förlusten av biologisk mångfald. Enligt FN:s internationella resurspanel är ineffektiv resursanvändning orsak till hälften av världens klimatutsläpp och har resulterat i 90 procent av förlusten av biologisk mångfald.

Resursförbrukningen är därtill ojämnt fördelad såväl globalt som nationellt. En jämlikare fördelning av resurser är en förutsättning för att en kraftigt minskad total resursanvändning ska kunna kombineras med en god materiell standard för alla, såväl i Sverige som globalt. De rikaste 10 procenten i världen står för cirka hälften av alla koldioxidutsläpp. Omställningen till ett hållbart samhälle kommer därför att få störst konsekvenser för dem som i dag har störst klimatpåverkan och som tar mest resurser i anspråk. Sverige har som nation i dag en genomsnittlig konsumtion per person som är dubbelt så stor som det globala genomsnittet. Vårt inhemska behov av utvinning av globala resurser för vår konsumtion överstiger kraftigt en hållbar nivå. Sverige behöver därför kraftigt minska sitt materialfotavtryck för att vi som nation ska kunna hålla oss inom den planetära gränsen för hållbar resursanvändning.

Vänsterpartiet verkar för en ekonomi som är cirkulär, där vi inte tar ut mer från naturen än vad som är hållbart och där det som nyttjas kan användas igen genom återanvändning och materialåtervinning. Detta är ett synsätt som vi behöver bygga in i all industriell verksamhet genom att ställa högre krav på producenterna. Genom att använda det material som redan finns i samhället mer effektivt kan vi minska uttaget av nya resurser, såväl ändliga som förnybara, och förhindra överutnyttjandet av jordens resurser. Vänsterpartiet anser att det gemensamma ägandet i ekonomin behöver öka och bidra till omställningen.

Vi anser att det är politikens ansvar att införa regleringar, styrmedel och offentligt stöd för att uppnå ett mer resurseffektivt samhälle. Dessa åtgärder behöver omfatta hela samhället. Cirkulära affärsmodeller som bidrar till att material och produkter hålls i omlopp ska vara normen. Här kan en mångfald aktörer – alltifrån näringsliv, icke-vinstdrivande företag, statliga bolag, kommuner och regioner till kooperativ, sociala företag och ideella föreningar – bidra till att låta våra resurser cirkulera i samhället med målet att göra största möjliga nytta. Ökade krav på standardisering och produktdesign

av material som släpps ut på marknaden är nödvändigt för en sådan inriktning. En sådan reglering för att främja en cirkulär ekonomi måste även förenas med ambitionen att fasa ut hälso- och miljöskadliga kemikalier. Det främjar utveckling av ny teknologi och skapar gröna jobb. Inte minst inom bygg- och anläggningsbranschen och infrastruktur måste material i ökad utsträckning återbrukas och återvinnas. Men det krävs även ökat statligt stöd för att främja moderna och hållbara städer för att nå ett mer transport-effektivt samhälle och en delandets ekonomi som har fokus på sjysta arbetsvillkor och miljönytta.

Åtgärder för att uppnå en cirkulär ekonomi förutsätter åtgärder på global nivå, inom EU samt nationellt. FN:s globala hållbarhetsmål Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster är en god grund för att globalt verka för ett resurseffektivt samhälle som både minskar det ekologiska avtrycket och stärker den sociala och ekonomiska hållbarheten. EU antog 2020 en andra handlingsplan för cirkulär ekonomi – För ett renare och mer konkurrenskraftigt Europa – och den har en central betydelse för unionens gröna giv. Den dåvarande regeringen presenterade året efter Sveriges första handlingsplan för cirkulär ekonomi. Vänsterpartiet har välkomnat båda dessa initiativ. Sveriges handlingsplan för cirkulär ekonomi berör centrala fokusområden men är enligt vår uppfattning otillräcklig för att vara i linje med det globala hållbarhetsmålet och den genomgripande omställning av samhället som krävs. Inte minst saknas förslag på åtgärder gällande lagstiftning och styrmedel.

I motionen Cirkulär ekonomi (2023/24:438) presenterar Vänsterpartiet 17 förslag på åtgärder för en cirkulär ekonomi med en effektivare resursanvändning för att nå klimatmål och miljö kvalitetsmål. I vår motion Bostadspolitik, planering och byggande (2023/24:2320) finns förslag om hur utredningen bör utformas i syfte att öka återbruket av byggmaterial.

## 12.1 Inför styrmedel som prissätter fossil jungfrulig plast

En stor andel plast förbränns i Sverige och orsakar betydande klimatpåverkan. Vänsterpartiet har under lång tid verkat för att regleringen ska skärpas, och det krävs åtgärder som minskar den fossila plastens påverkan på klimat och miljö tidigare i värdekedjan innan den exempelvis kommer till en avfallsförbränningsanläggning. Ett problem som uppstår i dag är att de som bränner fossilt avfall får betala utsläppsrätter för de koldioxidutsläpp som då uppstår, men de saknar i stor utsträckning möjlighet att minska uppkomsten av det avfall som vid förbränning ger upphov till dessa utsläpp. I motionen Cirkulär ekonomi (2023/24:438) föreslår vi åtgärder för detta. I december 2023 presenterade Energimyndigheten i rapporten Styrmedel för CCS och CCU – Avskiljning och lagring respektive användning av koldioxid (ER 2023:26) att styrmedel införs som prissätter jungfrulig fossil plast. I Europa finns ett antal länder som har eller är på väg att införa ett sådant styrmedel som prissätter plast. Genom att införa ett rätt utformat styrmedel kan återvinning och återanvändning av fossil plast stimuleras och biobaserad plast främjas och plastanvändningen minskas.

Regeringen bör utreda hur ett styrmedel som prissätter jungfrulig fossil plast och som främjar såväl användning av återvunnen och biobaserad plast som en minskad användning av plast i produkter och en ökad återvinning av plast kan utformas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 13 Arbetsmarknad och kompetensförsörjning

### 13.1 Förhindra kompetensbrist i klimatomställningen

Klimatomställningen skapar en mängd nya jobb. För att möta de behov som uppstår i en rad sektorer för en snabb klimatomställning måste kompetensförsörjningen stärkas. För att möta arbetskraftsbristen inom järnväg och sjöfart har Vänsterpartiet föreslagit en stor satsning för att stärka utbildningarna inom dessa sektorer. Satsningen omfattar även vidareutbildning och kompetensutveckling. Satsningen presenteras i motionen Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2023/24:2326). Men brist på arbetskraft och specialister riskerar att bli ett problem i omställningen även i en rad andra sektorer, inte minst nya sektorer som behöver elektrifieras. Behovet kommer inte minst att vara stort av elektroingenjörer, elektriker och montörer. Fossilfritt Sverige har exempelvis uppskattat att omställningen kan komma att kräva 30 000 nya elinstallatörer.

Vänsterpartiet anser att det krävs analyser över vilka behov och satsningar som behövs för att möjliggöra elektrifieringen inom såväl transportsektorn som industrin. Ett flertal myndigheter och näringsliv behöver vara delaktiga i att ta fram de nödvändiga satsningar som krävs och som behöver ske i ett brett spektrum som omfattar såväl gymnasieskolans yrkesprogram som högskoleutbildningar samt fortbildning och omskolning.

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan saknas konkreta åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen. Regeringen konstaterar att riktade insatser vid behov behöver genomföras för att stärka kompetensförsörjningen i samband med stora företags-etableringar och företagsexpansioner i de delar av landet där kompetensbrist blir begränsande för den gröna omställningen. Man konstaterar därmed att politiken behöver utvecklas men föreslår inga åtgärder.

Regeringen bör återkomma med en handlingsplan som omfattar analys och förslag på åtgärder för att förhindra kompetensbrist i klimatomställningen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 13.2 Stärkt stöd för sysselsättning för de som drabbas negativt av klimatomställningen

En massiv grön klimatomställning kommer att skapa åtskilliga nya arbetstillfällen. Men en strukturomvandling från fossilindustri och fossilberoende kommer även att innebära att arbetstillfällen försvinner. För den enskilde kan i dag arbetslöshetsförsäkring, omställningsstöd och en aktiv arbetsmarknadspolitik underlätta övergången för den som drabbas av strukturomvandlingen. En mycket viktig uppgift för samhället är att se till att klimatomställningen och den omstrukturering av arbetsmarknad och ekonomi som den medför går så smidigt som möjligt genom en aktiv arbetsmarknadspolitik och trygghet i övergången för de enskilda. Vänsterpartiet anser att staten bör se över hur stödet för de samhällen och individer som påverkas negativt av omställningen kan stärkas för att i stället bli en del av klimatlösningarna.

Regeringen bör ges i uppdrag att utreda utformning av ett extra stöd eller en garanti för de arbetstagare som förlorar sysselsättning på grund av klimatomställningen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.



### 13.3 Ökade offentliga välfärdsinvesteringar krävs i Norrland

För närvarande sker stora betydelsefulla industriinvesteringar i Västerbotten och Norrbotten som har stor betydelse för klimatomställningen och som påverkar hela samhällsutvecklingen. Även i Västernorrland och Jämtland pågår stora etableringar för en grön omställning. Satsningarna i Norrland gäller bl.a. nya processer för fossilfritt stål och satsningar på vätgas från fossilfri el. Gruvindustrin har startat en utveckling där man går från hantering med att enbart utvinna enstaka råvaror till att i stället ta till vara en större mängd ämnen i malmen samt starkare fokus på cirkulära materialflöden. En ny industri växer även fram för storskalig batteritillverkning för elbilar.

Den snabba omställning som nu sker i Norrland innebär stora utmaningar på en rad områden. Klimatpolitiska rådet betonar vikten av att den offentliga servicen och de offentliga investeringarna utvecklas i takt med de industriella projekten. Det gäller tillgång till bostäder, skolor, vård, omsorg och kultur för att attrahera boende såväl som möjligheter som ger rätt kompetens. I vilken omfattning företagens vinster stannar och investeras i regionen har enligt rådet stor betydelse för den lokala och regionala ekonomin och för acceptansen.

Av regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen har för avsikt att utarbeta en strategi för nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län. Men det framgår inte när en sådan strategi ska tas fram eller vad den mer konkret kommer att innehålla än ”insatser inom strategiska områden samt samverkan”.

För att den gröna omställningen i Norrland ska bli framgångsrik anser Vänsterpartiet att rättviseperspektiv och god förankring måste säkerställas. Regeringen bör senast 2025 återkomma med förslag på ersättningsbaserad modell i Norrland som bidrar till att stärka den lokala och regionala välfärden genom finansiering från vinster av de naturresurser som nyttjas för att främja den gröna omställningen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 13.4 Stärk möjligheterna till distansarbete

Coronapandemin bidrog till att fler, mestadels tjänstemän, arbetade på distans hemifrån. Även efter att restriktionerna hävdes har distansarbete blivit vanligare på arbetsplatserna. Genom att distansarbete i högre utsträckning tillämpas minskar behovet av arbetsresor, vilket bl.a. leder till minskad klimat- och miljöpåverkan. Internationella energirådet (IEA) har identifierat distansarbete som en åtgärd för att minska oljeberoendet. I sitt underlag till regeringens klimathandlingsplan har även Trafikanalys föreslagit att det görs en regelöversyn i syfte att ta bort hinder och underlätta för distansarbete i Sverige. Trafikanalys anser att det i översynen ska tas särskild hänsyn till effekter på jämställdheten, arbetsmiljön, ekonomisk tillgänglighet för olika grupper i samhället samt förutsättningar och konkurrenskraft i olika delar av landet. De föreslår även att effekter, på exempelvis klimatet, av distansarbete ingår i utredningen.

Vänsterpartiet delar uppfattningen att man bör se över möjligheterna att underlätta för distansarbete. Ökade möjligheter till distansarbete kan vara en betydelsefull åtgärd för ett mer transporteffektivt samhälle med lägre utsläpp av växthusgaser. Enligt Klimatråtsutredningen (2022) beräknas resfria möten, distansarbete och distansutbildning potentiellt sammanlagt kunna minska biltrafikarbetet med 5 procent.

Vänsterpartiet anser att det är av stor vikt att en utredning tar hänsyn till de effekter förslagen kan ha för de områden som Trafikanalys uppmärksammat.

Regeringen bör tillse att en regelöversyn, i samråd med arbetsmarknadens parter, genomförs i syfte att ta bort hinder och underlätta för distansarbete. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 14 Skogsbruk, jordbruk och annan markanvändning

FN:s vetenskapliga forskarpaneler för både klimat och biologisk mångfald har varnat för att både klimat och biologisk mångfald är akut hotade i närtid, och att dessa hot hänger samman. I Parisavtalet betonas vikten av att länderna skyddar och ökar kolförråd och kolsänkor. Av de kolförråd vi har i Sverige är det skogens och våtmarkernas kolförråd som har störst potential att öka inom den korta tidsperiod vi har för att hejda klimatkrisen.

Sverige ska enligt EU:s nya klimatlagstiftning öka den genomsnittliga totala nettoinlagringen med 4 miljoner ton 2030 (jämfört med snittet för perioden 2016–2018).

Ökad kolsänka kan användas för att nå både nationella klimatmål och mål inom EU. I regeringens klimathandlingsplan saknas i praktiken konkreta åtgärder för att stärka kolinlagringen och leva upp till EU:s lagstiftning på området. Regeringen har tidigare föreslagit en mindre ökning av anslaget för att öka återvätningen av våtmarker, och i övrigt konstaterar regeringen i skrivelsen att ”man prioriterar att det svenska skogsbruket inte begränsas”.

### 14.1 Fördubbla kolsänkan i Sverige

En mycket stor andel av världens länder har satt upp klimatmål för att minska utsläppen av växthusgaser. Däremot saknar många länder klimatmål för ökad kolinlagring genom naturbaserade klimatlösningar. Trycket på skogen är hårt och träråvaran behövs i flera olika delar av klimatomställningen. Samtidigt fortsätter skogens biologiska mångfald att utarmas. Att intensifiera produktionen av skogsråvara löser inte klimatkrisen och riskerar att leda till större utsläpp och ökad utarmning av skogens arter.

En förståelse för hur användning av biomassa för olika ändamål påverkar klimatet kräver inte minst att man tar hänsyn till hur mycket skogsbruket påverkar kolsänkan.

Åtgärder för att stärka kolinlagringen behövs inom både skogs- och jordbruket. Det kan exempelvis ske genom förändrade bruksmetoder som värnar kolförråden som finns i marken samt återvätning av torrlagda våtmarker och torvmarker. Ökad kolinlagring ger ofta även fördelar för biologisk mångfald, ekosystemtjänster och klimatanpassning. Sverige bör anta ett mål om att fördubbla den naturliga kolsänkan i Sverige till 2030 jämfört med 2017. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 14.2 Återställ våtmarker

I Sverige beräknas dränerade våtmarker ge utsläpp av nära 12 miljoner ton växthusgaser, vilket är mer än de årliga utsläppen från personbilstrafiken. Att återväta utdikade torvmarker är därför en mycket viktig åtgärd för att möta klimatkrisen innan

2030. Genom att restaurera kolrika ekosystem som torvmarker kan klimatet gynnas genom minskat läckage av växthusgaser och t.o.m. en ökad inbindning av kol. Att återskapa våtmarker kan därutöver ge en mängd miljövinster. De har ofta stor betydelse för den biologiska mångfalden, renar vattnet och kan bidra till att minska övergödningen genom att binda näringsämnen som fosfor. Våtmarker stärker även möjligheten att hålla kvar vatten i landskapet, vilket kan minska effekter av översvämningar eller torka, och kan därmed bidra till att minska sårbarheten i samhället och stärka klimatanpassningen.

Vänsterpartiet anser att det statliga stödet för att anlägga och återskapa våtmarker kraftigt bör öka. Vi har i motionerna Utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur (2023/24:2332) och Utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel (2023/24:2331) föreslagit kraftigt ökade anslag för att anlägga våtmarker i skog och jordbrukslandskap.

Det finns sammantaget stora vinster för samhället i att fler våtmarker återskapas. Inte minst skulle många skogsägare kunna gynnas av det ekonomiska stödet då även en rikare skogsmiljö möjliggörs. Våtmarker är i dag en bristvara i hela landet då stora arealer genom århundraden dikats ut. För att öka takten i återskapandet av våtmarker, med klimateffekt redan till 2030, är det helt avgörande att fler skogsägare söker stöd. Vänsterpartiet anser att det är angeläget att information om stödet når fram till alla skogsägare som har lämpliga marker för återvätning och att det ekonomiska stödet är lätt att administrera för både sökande och ansvarig myndighet.

Regeringen bör tillse att information och administration förbättras och underlättas i syfte att stimulera fler mark- och skogsägare att söka ekonomiskt stöd för återetablering av lämpliga våtmarker. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 14.3 Jordbrukets klimatpåverkan

Jordbrukssektorn svarar enligt Naturvårdsverket för omkring 14–15 procent av Sveriges totala växthusgasutsläpp. Utsläppen sker från biologiska processer kopplat till växtodling och djurhållning. Redovisning av utsläpp från fossila bränslen som används inom jordbruket redovisas formellt under arbetsmaskiner i utsläppsstatistiken.

Det finns även ytterligare utsläpp från markanvändningen inom jordbrukssektorn som bokförs inom land-use, land-use change and forestry (LULUCF) och som årligen registrerar kolförrådsförändringar enligt klimatkonventionen (UNFCCC).

Åkermarken binder kol genom att ta kol från atmosfären och fungerar som kolsänka. Hur jordbruksmarken brukas har stor betydelse för kolinlagringen och den biologiska mångfalden. Den klimatpolitiska vägvalsutredningen konstaterar i ett betänkande 2020 att man genom vallodling, odling av fleråriga grödor som energigrödor och fång- och mellangrödor, kantzoner samt plantering av träd och häckar kan öka kolinlagringen i jordbrukslandskapet med 1 miljon ton koldioxidkvivalenter per år. Jordbruk kan också spela en viktig roll när det gäller att producera biomassa som kan ersätta fossila produkter. Vänsterpartiets utgångspunkter för jordbrukspolitiken är att ramen för åtgärder är starkt ekologisk bärkraft i brukandet för att uppnå förbättrad kolinlagring, ökad klimatnytta och bevarad biologisk mångfald. I Vänsterpartiets motion Utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel (2023/24:2331) presenterar vi satsningar för att minska fossilberoendet i jordbruket, stärka kolinlagringen och

miljöhänsynen samt förbättra förutsättningarna för ökad nationell självförsörjning av livsmedel.

### **14.3.1 Öka produktionen av biogas och biokol**

Vänsterpartiet vill stärka Sveriges produktion av biogas för att minska behovet av fossila drivmedel. Ökad produktion av biogas kan också generera betydande mängder biokol. Biokol är träkol som framställs genom förbränning av biomassa med begränsad syretillförsel. När biokolet används i marken lagras kolet där i hundratals år. Enligt Klimatpolitiska vägvalsutredningen kan nyttjande av biokol på längre sikt ge negativa utsläpp motsvarande 1 miljon ton koldioxidekvivalenter per år.

Regeringen bör ges i uppdrag att tillse att en strategi tas fram för att främja ökad nationell produktion och användning av biogas och biokol. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### **14.3.2 Skatt på fossilt producerad konstgödsel bör förberedas**

Vänsterpartiet har under flera år föreslagit att beskattning av konstgödsel ska införas och att intäkterna ska återföras till jordbruket för miljöförbättrande åtgärder. Med anledning av Rysslands ockupation av Ukraina och kraftigt ökade kostnader för det svenska jordbruket för insatsvaror har vi gjort bedömningen att införandet av en sådan skatt bör avvaktas tills den ekonomiska situationen är mer stabil inom lantbruket.

Lustgas förstärker växthuseffekten. Inom jordbruket är användning av konstgödsel (gödsel framställd genom industriell process) en av de största orsakerna till dessa utsläpp. Konstgödsel påverkar även klimatet vid själva produktionen som är mycket energikrävande och oftast drivs med fossil energi. Störst klimatpåverkan har dock själva användningen av konstgödsel. Även användning av stallgödsel skapar utsläpp av lustgas.

Genom att tillföra konstgödsel i jordbruket skapas även överskott av växtnäring. Framför allt är det kväve och fosfor som läcker ut och orsakar övergödning i vattendrag, sjöar och hav. Den årliga nytillförseln av kväve till ekosystemen är enligt Naturskyddsföreningen mer än dubbelt så stor i dag som före andra världskriget, och hela ökningen beror på industriell kvävefixering och fossila bränslen.

Vänsterpartiet anser att det därmed finns starka skäl att begränsa användningen av konstgödsel. Sverige hade skatt på konstgödsel under 25 år men detta avskaffades plötsligt av den borgerliga regeringen 2009. Intäkterna från en konstgödselskatt anser Vänsterpartiet bör återföras till jordbruket för att stärka grön omställning genom ett stöd till animalieproduktion som bygger på balans mellan antal djur och tillgänglig åkerareal, och som producerar en större andel av fodret lokalt, i syfte att optimera stallgödselhanteringen och därmed minska risken för växtnäringsförluster.

## **14.4 Skogsbrukets klimatpåverkan**

Skogen är livsmiljö för en mängd olika djur och växter och genererar en rad ekosystemtjänster utöver att lagra kol och producera råvaror. Det totala koluttaget skulle kunna vara ännu större än i dag med ett skogsbruk där träden får växa sig äldre eller genom skydd av mer skog. En betydande del av dagens kolsänka uppkommer på

skogsmark som inte används för virkesproduktion, exempelvis formellt skyddade skogar.

Vänsterpartiet anser inte att det svenska skogsbruket i sin helhet är att betrakta som hållbart. Vår inställning är att produktionsmålen måste vara underställda miljöhänsynen. I dag nås inte miljömålet Levande skogar. För att uppnå ett hållbart skogsbruk kan inte råvaruförsörjningen vara styrande för hur våra skogar brukas. Naturens gränser med bevarade ekosystem måste vara ramen för hur skogarna nyttjas. Att vi hållbart nyttjar vår skogsråvara är avgörande för att vi ska möta såväl klimatkrisen som utarmningen av den biologiska mångfalden.

Sverige ska enligt EU:s nya klimatlagstiftning öka den genomsnittliga totala nettoinlagringen med 4 miljoner ton 2030 (jämfört med snittet för perioden 2016–2018). Nettoinlagringen ska ske i skog, mark och träprodukter. Med nettoinlagring menas att upptaget av kol i skogsmark är större än den förlust som sker varje år i samband med skogsavverkning och naturlig nedbrytning. Enligt statistik från Naturvårdsverket var i Sverige nettoinlagringen av koldioxid i skogsmark 2022 ca 39 miljoner ton koldioxid. Det innebär att det årliga kolupptaget i skogen har minskat med 40 procent under de senaste tio åren. Sammantaget motsvarar det utsläpp som är större än från alla inrikes transporter under ett år. Att kolupptaget minskat beror på hög avverkning, fler träd som dött av torka och granbarkborrar samt minskad tillväxttakt. Nettoinlagringen i träprodukter är relativt oförändrad under perioden. Ungefär 80 procent av det som avverkas i skogen går till kortlivade produkter som biobränslen och papper/kartong.

För att bryta trenden med att kolinlagringen blir allt sämre i Sverige anser Vänsterpartiet att det krävs ett stort antal åtgärder för att svenskt skogsbruk ska bli hållbart. Mest angeläget är att omedelbart få stopp på de avverkningar som sker av skogar med höga naturvärden. Då kan mer kol lagras och den biologiska mångfalden stärkas. Det är även av stor vikt att markägare i ökad utsträckning kan få ersättning för att de lagrar kol, bevarar biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster och därmed bidrar till kollektiva nyttigheter som främjar ett mer hållbart samhälle för oss alla och kommande generationer. I motionen Hållbart skogsbruk för biologisk mångfald och klimatet (2022/23:1246) föreslår Vänsterpartiet 23 åtgärder för ett hållbart skogsbruk.

#### **14.4.1 Skapa ekonomiska incitament för privata skogsägare att stärka kolinlagringen**

Klimatkrisen kräver skyndsamma åtgärder för att lagra in kol från atmosfären. Vänsterpartiet vill stärka kolinlagringen, och den biologiska mångfalden, genom att i ökad utsträckning skydda skog och öka arealer med hyggesfritt skogsbruk i stället för kalhyggesbruk. Men det behövs även ekonomiska incitament för privata skogsägare att låta skogen bli äldre innan den avverkas och anpassa gallringar för ökad kolinlagring. Det skulle gynna såväl landsbygden som klimatnyttan och den biologiska mångfalden. För landsbygden kan det även bidra till en förbättrad livsmiljö och stärkta förutsättningar för naturturism när träden får bli äldre.

Regeringen bör ges i uppdrag att utforma förslag på regelverk med ekonomiskt incitament i syfte att stärka kolinlagringen vid avverkning och gallring för privata skogsägare. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 14.4.2 Kalhyggesbruket är inte hållbart

Den helt dominerande skogsbruksmetoden i Sverige är trakthyggesbruk, även kallat hyggesbruk. Det innebär att de svenska brukade skogarna till stora delar består av likåldrig skog med gran eller tall. När beståndet har uppnått en ålder av 60–80 år slutavverkas skogen vanligtvis genom kalavverkning där nästan alla träd tas ned. Ofta vänds sedan marken genom markberedning och nya träd planteras. Innan ett nytt bestånd når avverkningsmogen ålder röjs och gallras det.

Trakthyggesbruket har utvecklats under lång tid för produktion av råvaror och har inte minst gjort att stora mängder kunnat levereras till pappersmassaindustrin. Skogsbruksmetoden möjliggör även att avverkningsrester som grenar och toppar (oftast benämnt med förkortningen grot) kan nyttjas som biobränsle.

Att intensivt bruka skogen genom att återkommande kalavverka har dock gett ett flertal stora negativa effekter. Det intensiva brukandet av skogen med återkommande kalhyggen är den huvudsakliga orsaken till att många skogslevande arter är klassade som sårbara och hotade. Enligt Artdatabanken är avverkningar det största enskilda hotet mot den biologiska mångfalden tillsammans med igenväxning (som främst är ett hot i jordbrukslandskapet).

Kalhyggen är även ett problem ur klimatsynpunkt. Under de följande 10–12 åren efter kalavverkningen sker stora utsläpp av koldioxid när organiskt material på marken bryts ned, bl.a. på grund av ett varmare mikroklimat. Ofta tar det mer än 20 år innan skogen åter bundit lika mycket kol som släppts ut. Det innebär att skogslandskap som bedrivs med trakthyggesbruk i snitt lagrar mindre kol i marken.

För att uppnå ett hållbart skogsbruk anser Vänsterpartiet att det krävs åtgärder för att minska trakthyggesbrukets negativa effekter för den biologiska mångfalden och klimatet. På sikt bör kalhyggesbruket vara utfasat. För att möjliggöra detta föreslår vi nedanstående åtgärder.

### 14.4.3 Begränsa storleken på hyggen

Dagens Nyheters granskning av skogen 2020/21 visade med tydlighet de existerande bristerna med de marknadsstyrda och frivilliga åtgärderna i form av certifiering samt effekterna av storskaliga slutavverkningar med enorma kalhyggen.

Vi anser att det finns skäl att begränsa storleken på kalhyggen inom skogsvårdslagen. I dag finns endast en begränsning på hur stora kalhyggen får vara i den fjällnära skogen. I den fjällnära skogen gäller att avverkning på en sammanlagd yta som är större än 20 hektar inom samma brukningsenhet får göras endast om det finns särskilda skäl för det. I övrig skog finns ingen laglig begränsning för hur stora dessa får vara, trots att fragmentering av livsmiljöer för många skogsarter är ett känt problem och att mycket stora kalhyggen även påverkar rennäring och sociala värden. Enligt Skogsstyrelsens nuvarande föreskrifter på övrig produktiv skogsmark gäller att hyggenas storlek och utläggning ska anpassas till natur- och kulturmiljön samt att en begränsning av hyggenas storlek ska eftersträvas. Det saknas således tydlig reglering för hur stora dessa kalhyggen i areal får vara. Regeringen bör ges i uppdrag att införa tydlig begränsning av kalhyggenas areal inom skogsbruket. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **14.4.4 Inför målsättning för ökad andel kalhyggesfritt skogsbruk**

Över 95 procent av de brukade skogarna i Sverige förvaltas genom trakthyggesbruk. Det finns därför ett behov av skogsbruksmetoder som alternativ till trakthyggesbruk för att främja ett mer variationsrikt och hållbart brukande. Med kalhyggesfritt skogsbruk (t.ex. kontinuitetsskogsbruk) kan skötseln inriktas på anpassade gallringar som plockar ut de största träden och lämnar mindre att växa vidare. Kalhyggesfritt skogsbruk använder brukande som inte kalllägger marken då det kontinuerligt finns vegetation. Därmed undviks en hyggesfas i brukandet som ger stora utsläpp av koldioxid. Det hyggesfria skogsbruket skonar även svamparnas mykorrhiza (nätverk mellan svamparna och trädens rötter) vilket har stor betydelse för den långvariga kolinlagringen.

Att öka inslaget av kontinuitetsskogsbruk där i stället särskilt utvalda träd eller mindre grupper av träd avverkas kan således ge vinster för både den biologiska mångfalden och klimatet samt stärka skogens sociala värden. Naturvårdsverket konstaterar i sin fördjupade utvärdering av miljömålen 2019 att för att komma närmare miljömålet Levande skogar behövs bl.a. en ökning av den areal som brukas med hyggesfria metoder.

En nationell målsättning för ökad areal kalhyggesfritt skogsbruk bör ingå i miljö kvalitetsmålet Levande skogar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **14.4.5 Inför omställningsstöd till kalhyggesfritt skogsbruk**

Ett kalhyggesfritt skogsbruk bedrivs utan kalhyggen, och skogen har alltid ett trädskikt. En ökad andel kalhyggesfritt skogsbruk kan stärka naturvärden, kulturvärden eller sociala värden i skogslandskapet. För att stimulera att en ökad areal brukas med kalhyggesfria skogsbruksmetoder i stället för trakthyggesbruk vill Vänsterpartiet införa ett omställningsstöd för markägaren då omställningen kan vara förenad med ökade kostnader i övergången. I vår motion Utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel (2023/24:2331) redogörs för vår budgetsatsning för detta ändamål.

#### **14.4.6 Fasa ut kalhyggesbruket**

Vänsterpartiet anser att trakthyggesbruket på sikt bör fhasas ut för att värna skogens funktion som kolsänka och den biologiska mångfalden. Ett sådant långsiktigt mål bör antas för att tydliggöra för alla markägare, brukare, företag och myndigheter den långsiktiga ambitionen i skogsbruksmetod för att uppnå ett hållbart skogsbruk. Staten bör genom myndigheter aktivt bidra genom ekonomiskt omställningsstöd, utveckling, forskning och rådgivning för kalhyggesfria skogsbruksmetoder. Sverige bör anta en nationell målsättning om att trakthyggesbruket på längre sikt bör vara utfasat. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **14.4.7 Främja naturbaserade lösningar och inför separata mål för utsläpp av växthusgaser och kolsänkor**

Ökat skydd av skog är nödvändigt för att bevara den biologiska mångfalden och är samtidigt en positiv klimatåtgärd. Men även om en ökad areal skog skyddas inom Sverige och övriga EU-länder kommer en stor del av skogarna att brukas. Därför är ett hållbart brukande och ett hållbart nyttjande av skogsråvaran helt avgörande såväl för

klimatet som för den biologiska mångfalden. Ett sådant brukande bör enligt Vänsterpartiet ske inom naturens gränser, som måste vara den ram vi har att förhålla oss till.

För att bromsa klimatkrisen och nå klimatmålen är det nödvändigt att upphöra med förbränning av fossilt kol (lagrat i miljontals år) för att inte tillföra ytterligare fossilt kol till atmosfären. Dessutom måste förlust av ekosystem med stora kolförråd stoppas. Men det räcker inte. Redan i dag är koldioxidhalten i atmosfären så hög att den behöver minska för att vi på lång sikt ska kunna stabilisera jordens klimat. Vi behöver därför lagra mer kol i de biogena kolförråden genom s.k. naturbaserade klimatlösningar, dvs. i växtlighet genom fotosyntes. Men vi behöver även använda en del av den biomassa som fotosyntesen skapar för att förse oss med råvaror, som bl.a. kan ersätta fossil energi och råvaror med stor klimatpåverkan.

Sverige ska verka för att kolsänkor och utsläpp av växthusgaser skiljs åt i utformningen av EU:s klimatpolitik och att bägge ska ha ambitiösa men separata mål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **14.4.8 Sverige bör anta mål om att skydda 30 procent av skogen**

Enligt SCB är ungefär 9 procent av Sveriges skogsmark formellt skyddad (reglerat av lagar och förordningar, exempelvis naturreservat). Då är även den fjällnära skogen och improduktiv mark inräknade. Enligt samma myndighet uppgår de frivilliga avsättningarna (skog där markägaren frivilligt har beslutat att inte utföra åtgärder som skadar naturvärden) till knappt 6 procent. När det gäller de frivilliga avsättningarna finns dock osäkerheter (se text ovan). Sverige har inte klarat att skydda tillräckligt med skog i enlighet med vare sig de internationella eller de nationella målen. Vänsterpartiet anser att Sverige, för att värna den biologiska mångfalden och motverka klimatkrisen, bör anta en nationell målsättning om att totalt 30 procent av skogsmarken långsiktigt ska skyddas. Detta mål bör uppnås genom att minst 20 procent av den produktiva skogsmarken skyddas och att den skyddade skogsmarken ska bestå av representativa och ekologiskt sammanhängande nätverk när det gäller naturtyper och geografisk utbredning. En sådan målsättning skulle även ligga i linje med EU-kommissionens strategi om att minst 30 procent av EU:s landyta ska ha rättsligt skydd för att leva upp till intentionerna i konventionen om biologisk mångfald (CBD).

Sverige bör anta en målsättning om att 30 procent av skogsmarken långsiktigt ska skyddas i ekologiskt sammanhängande nätverk med avseende på naturtyp och geografisk utbredning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### **14.4.9 Kraftigt ökade anslag krävs för formellt skydd av natur**

För att bevara den biologiska mångfalden och möta klimatkrisen krävs ökade resurser för att skydda skogar och övrig natur långsiktigt. Vänsterpartiet har föreslagit att anslagen för att formellt skydda natur genom nationalparker, naturreservat, naturvårdsavtal och biotopskydd på årlig basis ökar med 4 miljarder kronor jämfört med regeringens nivåer. Våra förslag finns presenterade i motionerna Utgiftsområde 20 klimat, miljö och natur (2023/24:2332) och Utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel (2023/24:2331).



## 15 Klimat- och handelspolitik

Vänsterpartiet vill se en rättvis handelspolitik som sätter människor, social rättvisa, djur, klimatet och miljön främst och som fokuserar på samhällsvinster för alla och inte bara på vinster för storföretag. Handel med omvärlden är avgörande för Sveriges välstånd och utveckling. Handel ska vara ett verktyg för att dela med sig av gröna tekniker och uppmuntra till att länder stärker sin klimat- och miljöpolitik. Klimatkrisen hotar framtida generationers liv på planeten. Extrema väderhändelser som torka, översvämningar och bränder slår redan i dag hårt mot människor i stora delar av världen. Eftersom handelsavtalen är ett verktyg för att driva utvecklingen framåt måste vi som land kunna ställa krav på våra handelsrelationer, såsom att EU ställer krav på efterlevnad av Parisavtalet i alla förhandlingar om handelsavtal.

En brist i EU:s handelsavtal är att de inte fastslår vilka sanktioner som ska användas när ett land inte respekterar sina åtaganden. Just därför riktas det stor kritik från alla de organisationer och personer som bryr sig om klimatet. Vänsterpartiet vill se en möjlighet till sådana sanktioner. Det finns även ett antal nya handelsavtal som just nu behandlas i EU som behöver ses över för att bl.a. möta klimat- och miljömål på ett bättre sätt. Det handlar bl.a. om handelsavtalet med Mercosur, Chile och Kina.

Vänsterpartiet vill se en framåtsyftande handelspolitik som hjälper innovation och utveckling och driver fram nya klimatsmarta lösningar utan att det sker på bekostnad av miljö och mänskliga rättigheter. Det krävs insatser för att i högre utsträckning möjliggöra för grön teknik, det behövs tydliga regelverk för företags agerande, det behövs framåtsyftande investeringar osv. I vår motion Handelspolitik (2023/24:989) kan man läsa mer om vår handelspolitik med 26 förslag som till övervägande del främjar en hållbar och klimatvänlig handel.

### 15.1 IMF:s och Världsbankens verksamhet bör anpassas till Agenda 2030

I december 2017 meddelade Världsbankens chef Jim Yong Kim att banken efter 2019 skulle upphöra med låneprojekt till gas- och oljeutvinning samt borrhning och drift av oljebrunnar. Banken meddelade också att den kommer att använda sig av ett skuggpris på koldioxid i de ekonomiska analyserna av alla projekt i sektorer med höga utsläpp. Bankens besked bedöms som viktiga av flera miljöorganisationer som pekar på att många satsningar inte skulle bli av utan stöd från Världsbanken och att banken tidigare gjort stora investeringar i sektorn. Samtidigt finns det mycket kvar att göra i Världsbankens miljö- och klimatarbete. Löftet innebär inget totalt stopp för finansiering av projekt som rör fossila bränslen eller fossil energi. Bland annat undantas byggandet av gas- och oljeledningar och lån till fattiga länder för sådana investeringar under vissa förutsättningar. Lån via mellanhänder omfattas inte heller. På den vägen finansierar Världsbanken indirekt byggandet av kolkraftverk i länder som Bangladesh, Indien och Filippinerna. Vänsterpartiet menar att dessa s.k. Bretton Woods-institutioner i högre grad bör sträva i samma riktning och att den riktningen bör styras av Agenda 2030.

Regeringen bör verka för att IMF:s och Världsbankens verksamhet anpassas till Agenda 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 16 Stärk forskning och innovation för klimatomställningen

Regeringen konstaterar i den klimatpolitiska handlingsplanen att forskning och innovation är avgörande för en snabb och effektiv klimatomställning och för att nå klimat- och miljömålen. Man föreslår dock inga åtgärder utan hänvisar till att man avser att lägga fram en kommande forsknings- och innovationsproposition samt en energiforskningsproposition. Vi anser att satsningar bör genomföras omgående.

Vänsterpartiet vill genomföra en årlig utökad satsning på 500 miljoner kronor under perioden 2024–2033 för att stärka forskning och innovation i syfte att

- stärka delaktigheten i utformandet av utsläppsminskande åtgärder med rättviseperspektiv
- stärka forskningen för utformande av åtgärder med bred folklig acceptans och för ökad förståelse för nödvändiga förändringar
- stärka forskningen för utformande av hållbara bruksmetoder för att stärka kolinlagringen i de gröna näringarna
- stödja forskningen kring hur gemensamt ägande av för klimatomställningen nödvändiga naturresurser och tillgångar kan stärkas där marknaden inte förmår tillgodose behov
- stärka utveckling av klimatinnovationer inom energiförsörjning och livsmedel
- stödja forskning kring hur synergier i klimatåtgärder och åtgärder för biologisk mångfald kan stärkas
- stärka transporteffektiviteten
- stärka små och medelstora företags möjlighet att delta i forskning och möjliggöra för en tydligare forskningsinfrastruktur för näringslivet.

Vår satsning presenteras i motionen Utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur (2023/24:2332).

## 17 Konsumtionsbaserade utsläpp

De konsumtionsbaserade växthusgasutsläppen för den svenska befolkningen uppgår enligt Naturvårdsverket till ca 8 ton per person och år. De konsumtionsbaserade utsläppen omfattar utsläpp från varor och tjänster som används i Sverige oaktat var utsläppen sker. Utsläppen kan ske både inom Sveriges gränser och i andra länder. En stor del av de produkter vi konsumerar är importerade från andra länder. De ger utsläpp av växthusgaser i det land de producerats i och orsakar utsläpp vid transport till Sverige. Dessa utsläpp ingår inte i Sveriges klimatmål.

Vänsterpartiet anser att det är angeläget att Sverige aktivt tar ansvar för samtliga utsläpp som vår produktion och konsumtion orsakar. Vi anser att ett mål bör införas för de konsumtionsbaserade utsläppen för att synliggöra och minska de utsläpp som uppstår i andra länder till följd av konsumtion i Sverige.

Sverige bör införa ett mål om att minska de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 17.1 Minska köttkonsumtionen och klimatpåverkan från hela livsmedelskedjan

I regeringens klimathandlingsplan saknas tydliga nationella målsättningar och långsiktigt strategiskt arbete för att minska klimatpåverkan från hela livsmedelskedjan och i synnerhet från köttkonsumtionen. Köttkonsumtionen i Sverige har ökat med ca 40 procent per capita sedan 1990 och står nu för en betydande del av de svenska växthusgasutsläppen. Genomsnittssvensken äter ungefär dubbelt så mycket kött som det globala genomsnittet, och särskilt det importerade köttet har ökat kraftigt i Sverige de senaste decennierna.

Växthusgasutsläppen från matproduktion kommer i huvudsak från odling och djurhållning. I kött- och mjölkproduktionen kommer utsläppen från metan från idisslande djurs magar samt från lustgas och metan från gödselhanteringen samt från utsläppen som skapas vid foderproduktionen.

Animalier, nötkött i synnerhet, orsakar höga utsläpp jämfört med vegetabilier. I Sverige kommer ungefär 75 procent av matens utsläpp från kött- och mejeriprodukter. Rött kött (nötkött, fläskkött och lammkött) har störst klimatpåverkan. Skälet är att det krävs flera kilo foder för att producera ett kilo kött samt att uppfödningen i sig själv orsakar stora utsläpp av växthusgaser. Djuren matas med kalorier som skulle kunna ge mat till många fler människor om kalorierna inte tog en omväg genom djuren. Köttproduktion kan bedrivas på många olika sätt, där vissa metoder är avsevärt mer resursnåla än andra. Förutom en generell minskning av köttkonsumtionen är det viktigt att stimulera metoder som belastar miljön så lite som möjligt, minskar importen och tar största möjliga hänsyn till djurens rätt till ett naturligt beteende i enlighet med djurskyddslagen. Vår köttkonsumtion bör i betydligt större utsträckning bestå av svenskt ekologiskt kött eller viltkött.

Då jordbruksmark är en knapp resurs på global nivå finns anledning att producera mat som kräver mindre markyta. Detta behov kommer att växa då vi blir fler människor i världen och ökad efterfrågan på jordbruksmark därutöver riskerar att leda till tropisk avskogning.

Precis som Klimatberedningen (SOU 2008:24) konstaterade redan 2008 saknas det i stor utsträckning styrmedel inom jordbrukssektorn som är direkt riktade mot att minska utsläppen av växthusgaser. Vi anser att det är märkligt, inkonsekvent och ohållbart att ett område som har så stor klimatpåverkan som köttkonsumtionen saknar utsläppsmål och åtgärder. Vi föreslår därför att riksdagen antar ett mål om en minskad köttkonsumtion.

Ett nationellt mål om att minska köttkonsumtionen med minst 25 procent till 2030, jämfört med dagens nivåer, bör införas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

En handlingsplan bör tas fram för hur klimat- och miljöpåverkan av livsmedelskedjan, inklusive animalieproduktionen, ska minskas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Allt fler kommuner, skolor, företag, ideella organisationer och privatpersoner har anammat idén om vegenorm. Med konceptet vegenorm serveras vegetarisk mat som standard; kött blir ett tillval. Andra aktörer väljer vegetariska dagar som ett sätt att minska köttkonsumtionen och uppmärksamma fördelarna med att äta mer växtbaserat. Förutom att alla kan ta enskilda initiativ ser Vänsterpartiet stora fördelar med att lyfta den vegetariska maten i offentliga sammanhang. Genom gemensamt agerande kan

effekten av våra handlingar bli större och nya hållbara normer etableras. Vänsterpartiet anser att vegonorm och köttfria dagar är ett bra sätt att minska köttkonsumtionen och därmed ta ansvar för miljön, folkhälsan och djuren. Regeringen bör verka för att kommuner ska uppmuntra till vegetarisk kost, exempelvis genom att införa konceptet vegonorm och/eller vegetariska dagar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 18 Skärp miljö- och klimatkraven i offentlig upphandling

Den offentliga upphandlingen i Sverige omsätter närmare 900 miljarder kronor per år. Målsättningen i den nationella upphandlingsstrategin är att inköp ska användas som ett strategiskt verktyg för att nå miljömålen. Trots detta är Sverige långt ifrån att nå de flesta av våra miljömål där bl.a. målet Begränsad klimatpåverkan ingår. Ambitiösa nationella mål skulle kunna stärka den offentliga upphandlingens strategiska roll för att bidra till att miljömålen uppnås. Det är numera möjligt att i upphandling efterfråga miljömärkning. Miljömärkning är ett effektivt sätt för upphandlaren att ställa ambitiösa krav på miljö och klimat då märkningsorganisationen står för både kravutveckling och uppföljning. Trovärdigheten ökar även genom att en oberoende part, och inte producenten själv, granskar produkter och tjänster efter fastställda kriterier. Genom att anta ett mål för miljömärkta produkter och tjänster i den offentliga upphandlingen kan den i högre utsträckning bidra till att miljökvalitetsmålen nås och att resurseffektivitet stärks.

Sverige bör införa ett nationellt siffersatt mål om att offentligt upphandlade produkter och tjänster ska vara miljömärkta med en tredjepartsmärkning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 19 Global klimaträttvisa

Klimatet är en global ödesfråga. FN varnar för att extrema väderhändelser är det nya normala. På vissa platser i världen kan temperaturer på uppemot 60 grader komma att nås redan inom några decennier. Många länder tvingas att anpassa sig till en ny verklighet. Extrema väderhändelser som torka och översvämningar slår hårt mot människor i stora delar av världen och klimatfrågan är en av de frågor som oroar människor allra mest.

Efter att under decennier ha minskat ökar nu fattigdomen i världen. De senaste tre åren har 165 miljoner människor hamnat under fattigdomsstrecket, enligt FN:s utvecklingsorgan UNDP. Covidpandemin, inflationen och fattiga länders avbetalningar på skulder är några avgörande faktorer. Klimatkrisen griper in och förstärker de orättvisor som redan finns. Att fler människor än någonsin befinner sig på flykt beror dels på att mängden väpnade konflikter ökat, dels på allvarliga effekter av klimatförändringen, såsom torka, översvämningar och angrepp av skadeinsekter. Hälften av världens fattiga är barn och unga under 18 år.

I sin rapport Global Multidimensional Poverty Index 2023 konstaterar UNDP att 1,1 miljard människor (eller 18 procent av världens befolkning) är fattiga. Av dem upplever två femtedelar s.k. svår fattigdom. UNDP utgår från ett multidimensionellt

fattigdomsindex där en rad faktorer som t.ex. tillgången till utbildning, nutrition och ekonomiska tillgångar räknas in.

Livet och försörjningsmöjligheterna är redan påverkade för hundratals miljoner människor på grund av klimatkrisen. De fattiga och redan utsatta i världen drabbas värst av värme, torka, översvämningar, sjukdomar och bristande vattenkvalitet. Oavsett om fattiga och marginaliserade grupper lever i rika eller fattiga länder drabbas de värst. Ytterligare över 100 miljoner människor riskerar att hamna i extrem fattigdom fram till 2030 på grund av klimatkrisen.

Många ekosystem har försvagats i produktionsförmåga och förmår inte generera för människan nödvändiga tjänster som matproduktion, rent vatten och klimatreglerande funktioner. Nödvändiga grödor riskerar därmed att minska, vilket kan leda till en försvagad livsmedelsförsörjning, hungerkatastrofer och massflyttningar. För att lyckas kombinera en effektiv fattigdomsbekämpning med ekologisk hållbarhet krävs satsningar på miljövänlig och hållbar produktion av energi och livsmedel samt omställning till en mer miljövänlig transport- och industrisektor.

Vänsterpartiet strävar efter klimaträttvisa. Med det menar vi att vi tittar specifikt på klimatkrisen utifrån ett rättviseperspektiv och på vem som påverkas respektive drabbas av klimatkrisen. Situationen i världen i dag kan betecknas som djupt orättvis utifrån ett klimaträttviseperspektiv. Kapitalismen fördelar jordens resurser extremt ojämnt, mellan klasser, mellan rika och fattiga länder och – i samspel med patriarkala strukturer – mellan kvinnor och män.

Världens rika människor har orsakat klimatkrisen och har fortfarande störst negativ påverkan på klimatet. De som drabbas värst är däremot världens fattiga människor. De länder som släpper ut mest växthusgaser är de som drabbas lindrigast av växthus-effekten. I stället är det utvecklingsländer som kommer att få bära 75–80 procent av klimatkrisens skador och kostnader, enligt Världsbanken. Utifrån ett klimaträttviseperspektiv är det, vilket även slås fast i FN:s klimatkonvention, de rika länderna som har det historiska ansvaret för klimatkrisen och som nu även har det största ansvaret för att minska sina utsläpp. Dessutom måste de rika länderna ge stöd till de fattiga länderna, som drabbas av klimatkrisen, både för att ställa om sin produktion och sina transporter så att de blir mer hållbara och för att kunna hantera effekterna av utsläppen från den rika delen av världen.

Det finns stora skillnader mellan fattiga och rika människors klimatpåverkan även inom länder. Vi anser att det behöver synliggöras vilka som överskrider sitt miljöutrymme och med hur mycket, såväl nationellt som globalt.

Att synliggöra ojämlikheterna är att visa hur det globala klassamhället ser ut i praktiken. I en rapport publicerad i juni 2019 varnade FN:s rapportör för extrem fattigdom och mänskliga rättigheter för klimatkrisens konsekvenser för fattigdomsbekämpningen och efterlevnaden av de mänskliga rättigheterna. FN understryker att fattiga människor drabbas mycket hårdare av klimatkrisens konsekvenser än rika och har använt ordet klimatapartheid för att beskriva risken för ett samhälle där rika människor köper sig fria från konsekvenserna av de utsläpp som de själva till stor del skapat.

Det finns en överhängande risk att klimatkrisen omintetgör viktiga framsteg inom fattigdomsbekämpningen. Miljontals människor i den fattiga delen av världen riskerar t.ex. att bli hemlösa till följd av klimatkrisen.

FN erkände 2021 rätten till en ren miljö som en mänsklig rättighet och etablerade då en specialrapportör med fokus på klimatförändringarnas betydelse för mänskliga rättigheter.

Debatten som förs om klimatet fäster knappt någon uppmärksamhet alls på kön, trots att det är kvinnor som drabbas hårdast av miljöförändringarna samtidigt som det är män som belastar miljön mest, i såväl rika som fattiga länder. Det handlar om makt och resurser, och världens kvinnor har alltså inte jämställda levnadsvillkor i förhållande till män. Därför är det nödvändigt att lyfta klimatfrågorna ur ett genusperspektiv.

Oxfam rapporterade 2019 att katastrofer på grund av klimatkrisen var den främsta drivkraften för internflyktingar under det senaste decenniet – vilket tvingade uppskattningsvis 20 miljoner människor om året från sina hem. Även om alla i världen drabbas av klimatkrisen så är det de fattigaste länderna som löper störst risk. 80 procent av de fördrivna under det senaste decenniet bor i Asien, hem för över en tredjedel av världens fattigaste människor.

Naturen behöver ett starkare rättsligt skydd. Behoven av att skydda miljön rättsligt från brott mot naturen (ekocid) har ökat med åren. Gruvbolag, skogsskövlare, fossila energibolag och andra exploatörer kommer lätt undan. Kvar blir en förstörd miljö och omfattande kostnader som får bäras av hela samhället. Glädjande nog har Internationella brottmålsdomstolen (ICC) börjat ta sig an miljömål. Det är ett viktigt steg framåt och innebär att vissa miljöfall kan tas upp i domstolen inom ramen för brott mot mänskligheten. Det är bra, men ännu bättre vore en renodlad ekocidtillämpning där alla fall med omfattande miljöförstöring, även om de inte är direkt kopplade till människors välfärd, skulle vara åtalbara. Det skulle skicka en viktig signal om att förstörelse av naturen i sig är ett brott. Mer om Vänsterpartiets politik om ekocid går att hitta i motionen Ekocid (2023/24:105).

Vänsterpartiet vill se ett nytt additionellt klimatbistånd som ska användas till förebyggande klimatåtgärder som motverkar konsekvenserna av den klimatkris vi redan ser. Klimatmålen måste gå före kortsiktiga vinstintressen, och den rika delen av världen måste ta sitt historiska ansvar.

I Vänsterpartiets motion En svensk utvecklingspolitik för rättvisa, jämställdhet och hållbar utveckling (2023/24:2343) föreslår vi 52 åtgärder för en rättvis och jämlik värld som inte överskrider planetens gränser.

*Kajsa Fredholm (V)*

*Andrea Andersson Tay (V)*

*Lotta Johnsson Fornarve (V)*

*Linda W Snecker (V)*

*Hanna Gunnarsson (V)*

*Håkan Svenneling (V)*