

## Motion till riksdagen 2006/07: MJ266

av Lars Ohly m.fl. (v)

# Klimatpolitik

## 1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut .....	2
3	Bakgrund.....	7
4	Sveriges nya klimatpolitik.....	7
5	Klimatläget i Sverige.....	9
6	Åtgärder för att minska växthusgasutsläppen i Sverige .....	11
6.1	Klimatinvesteringsprogrammet .....	11
6.2	Miljöanpassad vägtrafik.....	12
6.3	Energi- och klimatforskning .....	18
6.4	Energieffektivisering och bostäder .....	19
6.5	Förnyelsebar energi .....	21
6.6	Industri .....	23
6.7	Avfall .....	24
6.8	Jordbruk.....	24
6.9	Miljöteknik.....	25

Fel! Okänt namn på

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det är av synnerligen stor vikt att regeringen inte antar nya klimatpolitiska mål som är lägre än de som antagits av riksdagen genom propositionen Nationell klimatpolitik i global samverkan (2005/06:172), eller vidtar sådana åtgärder att de svenska utsläppen av växthusgaser ökar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör vara drivande inom EU för uppfyllandet och förstärkandet av Kyotoprotokollet samt för att USA ska ansluta sig till det internationella klimatsamarbetet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med förslag på hur klimatinvesteringsprogrammet ska förstärkas.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med förslag på hur en trafikklimp, med riktade och kraftiga miljöåtgärder inom transportsektorn, kan införas i klimatinvesteringsprogrammet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till hur det kan bli möjligt att efterkonvertera en bil till biogasdrift.<sup>1</sup>
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att efterkonverterade bilar ska ingå i den statliga definitionen av miljöbil och ingå i förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar.<sup>1</sup>
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska återkomma med förslag om hur Sverige ska verka inom EU för att påskynda konverteringen av de europeiska vägfordonen.<sup>1</sup>
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med ett förslag om en höjd skrotningspremie som samtidigt innebär att man säkerställer att bilägaren verkligen kan tillgodogöra sig den höjda premien.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige i EU ska driva krav på att det ska vara möjligt att öka inblandningen av etanol i bensin med upp till 10 %.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska återkomma med ett konkret förslag för ett system med biodrivmedelscertifikat som kan införas senast 1 januari 2008.<sup>1</sup>
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med ett handlingsprogram för hur staten kan stödja och bidra till uppkomsten av nya förnyelsebara biodrivmedel.

**Fel! Okänt namn på**

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen utifrån ett miljöperspektiv under 2007 bör utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition, så att nya regler kan träda i kraft 1 januari 2008.<sup>1</sup>
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige ska ta bort tullavgiften på importerad etanol.<sup>2</sup>
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i EU kraftfullt bör verka för att tullavgifterna för etanol utanför EU tas bort.<sup>2</sup>
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skyndsamt bör utreda om det är möjligt att med hjälp av ekonomiska styrmedel gynna försäljningen av förnyelsebara drivmedel.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ändra fordonsskatten enligt Naturvårdsverkets förslag, så att vi får en ännu mer koldioxidrelaterad fordonsskatt.<sup>3</sup>
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.<sup>3</sup>
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen snarast efter att utredningen om kilometerskatt för tunga fordon presenterats bör återkomma med uppgifter om när ett sådant system skulle kunna införas i Sverige.<sup>3</sup>
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör utreda hur förmånsskattesystemet kan ändras så att förmånsvärdet kopplas till bilarnas koldioxidutsläpp.<sup>3</sup>
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör utreda om det är möjligt att införa miljöbaserad försäljningsskatt för personbilar.<sup>3</sup>
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillsätta en utredning för att få till stånd ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer.<sup>3</sup>
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen.<sup>3</sup>
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen, i syfte att utveckla befintliga stadskärnor, i PBL bör införa särskilda bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen.<sup>4</sup>
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen på samma sätt som man gjort i exempelvis Danmark, i avvaktan på lagändringar, omgående bör införa ett moratorium mot externa köpcentrum.<sup>4</sup>
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet bör anta en resepolicy.

**Fel! Okänt namn på**

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att kommuner bör ges rätt att ta ut trängselavgifter i tätort.<sup>3</sup>
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att trängselavgifterna snarast bör återinföras i Stockholm och att intäkterna bör användas till att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen.<sup>3</sup>
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner, för minskat transportbehov och miljövänligare resor.<sup>1</sup>
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen bör återkomma med förslag på hur energiforskningen ska förstärkas.<sup>2</sup>
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen bör återkomma med förslag på hur klimatforskningen ska förstärkas.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen ska ta fram en nationell handlingsplan för effektivare energiutnyttjande med årliga mål.<sup>2</sup>
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen bör tydliggöra ansvaret för energieffektivisering genom att skapa ett råd eller centrum för energieffektivisering som ska göra uppföljningar, specificera höjda målsättningar samt utveckla och föreslå nya åtgärder för att nå målsättningarna.<sup>2</sup>
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att skyndsamt ta fram förslag på hur vita certifikat ska kunna införas.<sup>2</sup>
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen bör utreda hur ett system med enbart en rörlig eltaxa kan genomföras för att stimulera effektivisering.<sup>2</sup>
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen bör återkomma med ett lagförslag som möjliggör timvis avläsning av elförbrukning för alla konsumenter.<sup>2</sup>
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen bör återkomma med förslag som möjliggör energieffektivisering av statligt ägda, byggda och förvaltade byggnader.<sup>5</sup>
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen bör återkomma med förslag på skärpta byggregler avseende energihushållning, med strängare krav på uppföljning, samt efterlevnad av regelverk.<sup>4</sup>
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen bör återkomma med förslag på hur befintliga äldre bostäder ska kunna energieffektiviseras.<sup>4</sup>
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen bör återkomma med förslag på hur kunskap och information om energieffektivisering kan stärkas.<sup>2</sup>

**Fel! Okänt namn på**

40. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör utreda hur energieffektiviserande investeringar i nya och befintliga byggnader kan kompenseras med avdrag på fastighetskatten.<sup>3</sup>
41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten och byggbranschen tillsammans bör utforma incitament som ökar byggandet av s.k. lågenergihus med liten eller ingen extern värmeförsel.<sup>4</sup>
42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med ett förslag på höjt mål för förnybar energi inom systemet för elcertifikat.<sup>2</sup>
43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska utreda hur tillståndsprocessen för vindkraft kan förkortas.<sup>4</sup>
44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska återkomma med förslag på hur planeringsstöd och informationsinsatser för vindkraften ska förlängas.<sup>2</sup>
45. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska utreda möjligheten att ålägga Svenska kraftnät ansvar för att bygga ut och bekosta stamnätsanslutningar till vindkraftsanläggningar som så kräver.<sup>2</sup>
46. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska återkomma med en nationell strategi för bioenergi.<sup>2</sup>
47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige ska vara drivande för att taket för antalet utsläppsrätter successivt sänks inom EU:s handelssystem.
48. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige aktivt bör driva frågan om auktionering inom EU:s handelssystem.
49. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillsätta en utredning om hur en höjning av energi- och koldioxidskatten för den del av den svenska industrin som inte omfattas av EU:s handelssystem skulle påverka utsläppen av växthusgaser och företagets internationella konkurrenskraft.<sup>3</sup>
50. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillsätta en utredning om hur styrmedel kan stärkas för att den olja som används för värme och ånga inom industrin ska ersättas med biobränslen eller fjärrvärme.<sup>2</sup>
51. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillsätta en utredning om incitament för att industriföretag ska eleffektivisera mer.<sup>2</sup>
52. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med ett samlat förslag med konkreta åtgärder som syftar till att minska jordbrukets utsläpp av växthusgaser.

**Fel! Okänt namn på**

53. Riksdagen beslutar om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi i enlighet med vad som anförs i motionen.<sup>3</sup>
54. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ta fram en strategi för att stärka den svenska miljöteknikbranschen.<sup>2</sup>
55. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att miljöteknikrådet Swentec bör stärkas för att kunna stödja utvecklingen av miljöteknikbranschen.

<sup>1</sup> Yrkandena 5–7, 10, 12 och 28 hänvisade till TU.

<sup>2</sup> Yrkandena 13, 14, 29, 31–35, 39, 42, 44–46, 50, 51 och 54 hänvisade till NU.

<sup>3</sup> Yrkandena 16–22, 26, 27, 40, 49 och 53 hänvisade till SkU.

**Fel! Okänt namn på**

<sup>4</sup> Yrkandena 23, 24, 37, 38, 41 och 43 hänvisade till CU.

<sup>5</sup> Yrkande 36 hänvisat till FiU.

Fel! Okänt namn på

### 3 Bakgrund

Klimatförändringarna är redan här. Hotet om klimatförändringarna är en viktig ödesfråga för planeten och kraftfulla åtgärder måste vidtas för att begränsa dem.

Människans förbränning av de fossila energislagen kol, olja och fossilgas har lett till ökade utsläpp av växthusgaser, varav koldioxid är den viktigaste. Det har i sin tur resulterat i att temperaturen har ökat. Jordens medeltemperatur har ökat med 0,6 grader sedan slutet av 1800-talet. FN:s klimatpanel bedömer att jordens medeltemperatur kan komma att öka med 1,4 till 5,8 grader mellan 1990 och 2100. SMHI och Rossby Centre har bedömt att årsmedeltemperaturen i Sverige kan öka med ca 4 grader under den närmaste hundraårsperioden.

Klimatförändringarna bedöms få mycket allvarliga konsekvenser till år 2100. Havsnivån kan stiga, vilket ökar risken för översvämningar och erosion i kustnära områden och för att saltvatten ska tränga in i dricksvattenreservoarer. Nederbörden kan förändras kraftigt, vilket skulle kunna resultera i såväl fler översvämningar som torka. Flera länder i tropikerna riskerar att bli näst intill obeboeliga och hela ö-nationer kan försvinna under havets yta. Klimatförändringarna kan förändra jordbrukets produktion, vilket kan leda till skördekatastrofer, stora folkflyttningar och konflikter om knappa mat- och vattenresurser. Den biologiska mångfalden påverkas också av klimatförändringarna; var tionde landlevande art på jorden kan vara utrotad om hundra år om utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser inte minskas. I Sverige flyttar våra temperaturzoner norrut. Vi bedöms få ökad nederbörd och fler översvämningar, medan Sydsverige kan få vattenbrist och torka. Industriländerna står för de största koldioxidutsläppen per capita, men det är utvecklingsländerna som förväntas bli värst drabbade.

Genom att minska våra utsläpp har vi ännu möjlighet att påverka hur stora effekterna av klimatförändringarna blir och hur snabbt de kommer. Vad som krävs är en genomgripande omställning av energisystemet och transportsektorn mot förnyelsebara bränslen och ökad energieffektivitet, med en långsiktig utfasning av kärnkraften och de fossila energislagen som en del i denna omställning.

### 4 Sveriges nya klimatpolitik

Vänsterpartiet har varit med och utformat den svenska klimatpolitiken. Propositionen Nationell klimatpolitik i global samverkan (2005/06:172) utarbetades av Vänsterpartiet och Socialdemokraterna och antogs av riksdagen i juni 2006.

Klimatpropositionen anger att visionen är att på lång sikt basera hela energitillförseln på förnyelsebara energikällor. Förutsättningar bör skapas för att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen för transporter och uppvärmning

till 2020. Vidare understryks att det vare sig finns energipolitiska skäl eller klimatpolitiskt utrymme för en storskalig utbyggnad av fossilgasnätet.

Klimatmålet på kort sikt kvarstår; de svenska utsläppen av växthusgaser ska som ett medelvärde för perioden 2008–2012 vara minst 4 procent lägre än 1990. Sveriges nya klimatmål på medellång sikt är att de svenska utsläppen 2020 bör vara 25 procent lägre än de var 1990. Utsläppen räknas som koldioxidekvivalenter och omfattar Kyotoprotokollets sex växthusgaser. Klimatmålen ska uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller med s.k. flexibla mekanismer.

Klimatmålet på lång sikt är att de svenska utsläppen 2050 sammantaget bör vara lägre än 4,5 ton koldioxidekvivalenter per år och invånare, för att därefter minska ytterligare. De svenska utsläppen uppgick 2004 till ca 7,9 ton koldioxidekvivalenter per person. Vidare bör utsläppen stabiliseras på en halt lägre än 550 ppm i atmosfären. Klimatpropositionen anger att målet på lång sikt bör kompletteras med ett temperaturmål om en maximal global genomsnittlig uppvärmning med två grader.

Målen följs fortlöpande upp vid kontrollstationer minst vart femte år med början 2008. Inför kontrollstationen 2008 bör det närmare utredas hur samhällets olika sektorer, såsom transportsektorn och bostadssektorn, bedöms kunna bidra till uppfyllandet av målen på medellång och lång sikt med sektorsvisa inriktningsmål för 2015. Inriktningsmålen bör skapa en helhet som gör det tydligt hur de samlade klimatmålen kan nås och bör sättas utifrån aktuell kunskap med beaktande av en rättvis global fördelning och en jämn utsläppsminskningstakt.

Vänsterpartiet hade gärna sett ännu högre målsättningar, såsom en 8 procents minskning av utsläppen till 2010. Vi bedömer dock att vi sannolikt behöver överträffa 4-procentsmålet till 2010 om vi ska kunna nå målet 2020. Med en jämn utsläppsminskning bör vi ha uppnått ca 15–20 procents minskning av de svenska utsläppen år 2015. Det innebär att ambitionerna i klimatpolitiken måste vara höga och åtgärderna skarpa och verkningfulla. Det är av synnerligen stor vikt att regeringen inte antar nya klimatpolitiska mål som är lägre än de som antagits av riksdagen genom propositionen Nationell klimatpolitik i global samverkan (2005/06:172), eller vidtar sådana åtgärder att de svenska utsläppen av växthusgaser ökar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fortfarande är fördelningen av jordens begränsade resurser mycket snedvriden, människor i den rika delen av världen använder långt mer resurser än vad som är långsiktigt hållbart. Klimatpropositionen understryker att en långsiktig strävan är att industriländernas och utvecklingsländernas utsläpp av växthusgaser per person ska närma sig varandra. För Vänsterpartiet är principen om rättvist miljöutrymme central. Med rättvist miljöutrymme menas att jordens begränsade resurser ska vara rättvist fördelade mellan alla människor inom ramarna för naturens långsiktiga bärkraft. Med alla människor avses både nu levande och framtida generationer. För att åstadkomma en fördelning enligt principen om rättvist miljöutrymme krävs att länder i den rika världen går före och visar att det går att kombinera en radikal miljöpolitik med god välfärd. Här har Sverige en viktig roll.

## Fel! Okänt namn på

Det internationella samarbetet är avgörande för att möta denna utmaning. Det internationella instrument som finns för att begränsa klimatförändringarna är FN:s ramkonvention om klimatförändringar samt det tillhörande Kyoto-protokollet. Den svenska regeringen bör vara drivande inom EU för uppfyllandet och förstärkandet av Kyotoprotokollet samt för att USA ska ansluta sig till det internationella klimatsamarbetet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet står bakom den nya svenska klimatpolitiken, dess målsättningar och förslag på åtgärder för att begränsa utsläppen av växthusgaser. Vi bedömer dock att det finns behov av ännu fler åtgärder för att nå målen på medellång och lång sikt.

Vänsterpartiet vill ha en snabbare energiomställning. Vi ser det som nödvändigt att förnyelsebara energikällor ska ha slagit igenom och kärnkraften reducerats kraftigt till 2020. Om 20–30 år bör uran, kol, olja och fossilgas i stort sett vara utfasade från energisystemet i Sverige. En radikal omställning av transportsektorn måste till, och vårt mål är att minska den fossila bränsleanvändningen med 80 procent till år 2020. Det motiveras inte minst av att oljeresurserna sinar. Den globala oljeförbrukningstoppen, the oil peak, bedöms enligt International Energy Agency inträffa mellan år 2020 och 2030 medan andra instanser hävdar att den kan inträffa ännu tidigare. Avvecklingen av kärnkraft bör ske i jämn takt och den sista reaktorn ska tas ur bruk senast 2025. Vi vill avveckla en kärnkraftsreaktor till senast 2010. Vänsterpartiet anser att fossilgas inte får byggas ut. Vi säger bestämt nej till den ryska fossilgasledning som planeras gå genom Östersjöns botten till Tyskland.

## 5 Klimatläget i Sverige

Energiomställningen har redan inletts, mycket tack vare målmedveten miljö- och energipolitik som Vänsterpartiet drivit. Enligt Energimyndighetens senaste beräkningar bedöms Sverige glädjande nog kunna ha god möjlighet att uppnå klimatmålet om 4 procents minskning av utsläppen till 2008–2012 (Energimyndigheten 2006. PM angående komplettering av Energimyndigheten och Naturvårdsverket, 2005). Tidigare har prognoserna pekat på att de svenska utsläppen minskar med 1–2 procent, men tillkomsten av nya styrmedel samt bostadssektorns snabba utsläppsminskningar resulterar i att Sveriges utsläpp troligen minskar med 4 procent för tidsperioden 2008–2012 jämfört med 1990. Prognosen räknar inte med kompensation för upptag i kolsänkor eller med flexibla mekanismer. För att nå klimatmålet till år 2020 är det emellertid långt kvar.

Utsläppsminskningarna har främst skett från uppvärmning av bostäder och lokaler, från avfallsdeponier och från jordbruksnäringen. I sektorn bostäder och service (kommersiella lokaler och enskild uppvärmning) har utsläppen nästan halverats sedan 1990. År 2003 var de 47 procent lägre än utsläppen 1990. Oljeanvändningen för uppvärmning har minskat med ca 70 procent sedan mitten av 1970-talet. Oljekriser, ökade energipriser, klimatinveste-

ringsprogram och inte minst beskattningen har påverkat övergången från olja till andra mer miljövänliga uppvärmningskällor. Det är främst höjningen av energi- och koldioxidskatterna som resulterat i att hushåll har gått från oljeuppvärmning och elpannor till fjärrvärme, värmepumpar och pelletspannor.

Energi- och koldioxidskatterna har bidragit till att fjärrvärmeproduktionen nu i så hög utsträckning baseras på biobränslen i stället för kol och olja. Beskattningen har ökat kostnaden för användning av fossila bränslen samtidigt som investeringsstöd har getts för att bygga ut fjärrvärmenätet. Under perioden har fjärrvärmen byggts ut kraftigt och användningen ökade från 41,1 till 56,2 TWh mellan 1990 och 2003. Utsläppen av växthusgaser har emellertid inte ökat från fjärrvärmesektorn pga. att biobränslen står för den största delen av ökningen. Elcertifikatssystemet har inneburit ökad elproduktion av förnyelsebar energi.

Även utsläppen från avfallssektorn har minskat betydligt. Utsläppen från avfallsdeponier har minskat med 32 procent under perioden 1990–2003. En starkt bidragande orsak har varit den förda politiken med avfallsskatt som gynnar energiutvinning genom insamling av deponigas och förbuden mot deponering av vissa avfall som lett till minskad deponering av organiskt material.

Jordbrukets utsläpp av växthusgasen metan har minskat med knappt 9 procent mellan 1990 och 2003. Att utsläppen minskat beror på minskad djurhållning och användning av stallgödsel, samt lägre handelsgödselanvändning.

Vissa sektorer har ökat sina utsläpp av växthusgaser, t.ex. transportsektorn vars utsläpp ökat med ungefär 9 procent under perioden 1990 till 2004. Ökningen beror främst på ett ökat transportarbete för tunga godstransporter. Knappt 30 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser år 2004 kom från transportsektorn. Vidtagna åtgärder såsom energi- och koldioxidskatt på drivmedel och skattebefrielse för biodrivmedel har lett till att utsläppen av koldioxid från vägtrafiken har dämpats.

Utsläppen från industrins processer kommer framför allt från framställning av järn och stål samt från cement- och kalkindustrin. Enligt prognoser bedöms industriprocessers utsläpp ha ökat med 8 procent till 2010 och med 12 procent till 2020 jämfört med 1990. En betydande del av den svenska industrin ingår i EU:s system med utsläppshandel, som är en del av Kyotoprotokollets s.k. flexibla mekanismer vars syfte är att minska utsläppen av växthusgaser. Systemet kommer att vara ett viktigt instrument för att dämpa utsläppsutvecklingen i den svenska industrin men utsläppen från de verksamheter i Sverige som ingår i systemet, den s.k. handlande sektorn, bedöms ändå komma att öka med 25 procent från år 2000 till år 2010. Detta skulle betyda att koldioxidutsläppen från svensk industri inom utsläppshandeln står för 37–38 procent av växthusgasutsläppen i Sverige.

Fel! Okänt namn

## 6 Åtgärder för att minska växthusgasutsläppen i Sverige

De svenska utsläppen av växthusgaser har minskat tack vare många olika slags styrmedel. Koldioxidskatten och energiskatter har haft stor betydelse. De statliga stöden till miljö- och klimatinvesteringar har varit viktiga. Andra verktyg har varit lagstiftning, information, utbildning, offentlig upphandling och miljöledningssystem.

Ytterligare åtgärder, förutom de som föreslås i klimatpropositionen, behövs för att kunna minska utsläppen med 25 procent till år 2020. Prognoser om hur utsläppen kommer att utvecklas visar att transportsektorn och industrisektorn måste minska sina utsläpp betydligt. Då en stor del av industrins utsläpp regleras via EU:s handelssystem med utsläppsrätter behöver vi minska utsläppen i framför allt de sektorer i Sverige som inte ingår i handelssystemet. Med anledning av detta föreslår Vänsterpartiet kraftigt ökade satsningar på åtgärder för att minska växthusgasutsläppen i Sverige.

### 6.1 Klimatinvesteringsprogrammet

Klimatinvesteringsprogrammet (Klimp) infördes 2003 och bidraget delades ut för tredje gången år 2006. Vänsterpartiet har varit drivande för införandet av bidraget och för höjning av dess anslag. Klimp-bidraget gäller i första hand åtgärder som minskar utsläppen av växthusgaser och som bidrar till besparing av energi. De program och åtgärder som bedöms vara bäst vad avser klimatstrategier, långsiktighet, helhetsperspektiv, samverkan, kostnadseffektivitet och övriga miljöeffekter har beviljats bidrag. Det finns också krav på att information ska vara kopplad till åtgärderna och att företag och organisationer ska vara delaktiga.

Åren 2003–2005 delades Klimp-bidraget främst ut till klimatåtgärder inom energisektorn och transportsektorn. Hela 56 procent av bidraget gick till energisektorn och då främst till produktion och distribution av energi, samt energianvändning inom bostäder och lokaler. Drygt 21 procent av Klimp-bidraget gick till åtgärder inom transportsektorn.

År 2006 delades drygt 40 procent av det utdelade bidraget till satsningar inom biogasområdet och 20 procent till investeringar i fjärrvärme. Övriga åtgärder som fick bidrag avsåg bland annat energieffektivisering i byggnader och i industrin, förbättrade förutsättningar för cykling och kollektivtrafik och information om klimatfrågan. De som sökt bidraget är såväl enskilda kommuner som företag, men även landsting och samarbetsprojekt mellan kommuner.

Klimp-bidraget minskar utsläppen av växthusgaser. Enligt Naturvårdsverkets utvärdering beräknas Klimp minska utsläppen av växthusgaser med 203 000 ton per år, vilket motsvarar utsläppen från 70 000 personbilar. Vidare förväntas Klimp bidra till en reduktion av utsläppen med en volym som motsvarar drygt en fjärdedel av 4-procentsmålet till 2010. Vänsterpartiet

anser att klimatinvesteringsprogrammet bör förstärkas. Regeringen bör återkomma med förslag på hur det ska ske. Det bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Nära hälften av utsläppsreduktionen sker i transportsektorn. Eftersom Klimp minskar utsläppen till växthusgaser på ett effektivt sätt vill Vänsterpartiet fortsätta satsa på klimatinvesteringsprogrammet och anser att det är beklagligt att regeringen till år 2009 vill slopa bidraget.

Förslag på åtgärder:

- ? Vi vill satsa 1,2 miljarder mer än regeringen på klimatinvesteringsprogrammet under perioden 2007–2009. Vårt förslag i motion med anledning av prop. 2006/2007:1 Utgiftsområde 20 är att anslaget Stöd till klimatinvesteringar ska höjas med 200 miljoner 2007, 300 miljoner år 2008 och 700 miljoner år 2009. Det innebär att anslaget uppgår till ca 700 miljoner per år 2007–2009.
- ? En särskild trafik-klimp bör införas i klimatinvesteringsprogrammet, med riktade och kraftiga miljöåtgärder inom transportsektorn. Dessa medel kan sedan användas på lokal nivå på exempelvis förnyelsebara drivmedel, kollektivtrafik, ändrad trafikplanering, cykelvägar samt som stöd till konvertering från bensin/diesel till etanol och biogas. Regeringen bör återkomma med förslag på hur en trafik-klimp ska kunna införas in i klimatinvesteringsprogrammet. Det bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 6.2 Miljöanpassad vägtrafik

Transportsektorn är det enda samhällsområde i den icke-handlande sektorn där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar fortsatt kraftig ökning. Riksdagen har fastlagt att utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå. Men i stället har utsläppen ökat med 9 procent. Prognoser visar att det kommer att ske en ökning med 2 procent per år. De hittills genomförda åtgärderna har varit effektiva för att dämpa utsläppen, men oerhört mycket mer krävs för att ställa om transportsektorn.

Vänsterpartiet föreslår en rad åtgärder inom vägtrafiksektorn för att minska koldioxidutsläppen. Förslagen berör miljöbilar, förnyelsebara drivmedel, utformningar av infrastrukturen samt kommuners och arbetsgivares roll. Var och en av dessa åtgärder leder inte till att vi vrider utvecklingen åt rätt håll, men tillsammans fungerar de som en radikal omställning till en miljöanpassad vägtrafik. Strukturellt och långsiktigt handlar det även om samhällsplanering och byggande som minskar behovet av fysiska transporter och en planering som bygger på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektiva transporter med järnväg och buss. Vi utvecklar våra idéer och tankar i motionen Miljöanpassad vägtrafik 2006/07:Sk246. Våra konkreta budgetförslag inom trafikområdet återfinns dels i motion med anledning av prop. 2006/07:1 Utgiftsområde 22, dels i vår budgetmotion med anledning av prop. 2006/07:1.

## Fel! Okänt namn på

### Förslag på åtgärder:

- ? Det bör bli möjligt att efterkonvertera en bensinbil till etanoldrift. En lagändring som gör det möjligt borde kunna införas under 2007 på grundval av det utredningsunderlag som Vägverket tagit fram. Vi föreslår (i motion med anledning av prop. 2006/07:1 Utgiftsområde 22) att det införs en statlig subvention till bilägare som efterkonverterar sin bensinbil till etanol.
- ? Vi önskar även utveckling där det är möjligt att efterkonvertera sin bil till biogasdrift. Här finns dock behov av en vidare utredning av frågan. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till hur det kan bli möjligt att efterkonvertera en bil till biogasdrift. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Efterkonverterade bilar ska ingå i den statliga definitionen av miljöbil och ingå i förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Sverige bör även driva frågan om konvertering i EU. Regeringen bör återkomma med förslag om hur Sverige ska verka inom EU för att påskynda konverteringen av de europeiska vägfordonen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Höj skrotningspremien. En höjd skrotningspremie för de allra äldsta bilarna skulle kunna bidra till att få bort de bilar som förorenar mest. Vi vill att premien för de bilar som är mer än 16 år gamla höjs till 5 000 kr och att det görs under fem år. Om vi antar att 200 000 fordon per år omfattas av den höjda premien så ryms inte den ökade utgiften inom ramen för dagens skrotfond, som finansieras genom en avgift vid försäljning av nya bilar. Det bör alltså utredas vidare hur detta skulle kunna finansieras. Regeringen bör återkomma med ett förslag om en höjd skrotningspremie som samtidigt innebär att man säkerställer att premien verkligen går till bilägaren. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Ett sätt att öka andelen förnyelsebara drivmedel är att blanda in biodrivmedel i vanlig bensin eller diesel. Sverige ska i EU driva krav på att det ska vara möjligt att öka inblandningen av etanol i bensin med upp till 10 procent. I dag är det enligt EU-regler tillåtet att blanda in högst 5,75 % etanol i bensin. I den transportpolitiska proposition, som riksdagen antog våren 2005, enades samarbetspartierna v, mp och s om att det är viktigt att höja den ökade inblandningen till 10 %. Riksdagen har, efter förslag från v, mp och s, våren 2006 även fastslagit att det ska vara möjligt att blanda in upp till 5 % FAME (fettsyrametylestrar) i diesel. Den vanligaste formen av FAME är RME (rapsmetylestrar). En ökad inblandning av RME i diesel är särskilt viktig med tanke på att diesel används av den tunga trafiken. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Inför ett system för biodrivmedelscertifikat. Regeringen bör återkomma med ett konkret förslag för ett system med biodrivmedelscertifikat som kan införas senast den 1 januari 2008. Biodrivmedelscertifikat skulle kunna fungera så att den som producerar eller importerar ett förnyelsebart bränsle får ett certifikat för varje MWh som bränslet motsvarar. Alla som

## Fel! Okänt namn på

säljer bränsle åläggs att köpa ett visst antal certifikat. Om man inte köpt tillräckligt många certifikat drabbas man av en sanktionsavgift. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

- ? Staten bör stödja både forskning och uppförande av pilot- och demonanläggningar som tillverkar förnyelsebara drivmedel. Vi föreslår i motion med anledning av prop. 2006/2007:1 Utgiftsområde 22 att det avsätts 100 miljoner kronor till ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram.
- ? Inför ett handlingsprogram för hur staten kan stödja och bidra till uppkomsten av nya förnyelsebara biodrivmedel. Regeringen ska återkomma med förslag på ett sådant handlingsprogram. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Regeringen bör utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition, så att nya regler kan träda i kraft den 1 januari 2008. Gällande lagstiftning för statens köp av miljöbilar gäller från den 1 januari 2006. Lagen är ett resultat av samarbetet mellan v, mp och s. Tanken var att lagen skulle revideras vartannat år. Vid revideringen var det tänkt att se över gränserna för vad som ska räknas som miljöbil när det gäller utsläppsnivåer och bränsleförbrukning. Även en förändring som leder till att fler utryckningsfordon är miljöbilar är väsentlig. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Sverige bör ta bort tullavgiften på importerad etanol. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Tidigare har det kraftigt ökande priset på fossila bränslen gjort att etanoldrift blivit ekonomiskt intressant för svenska fordonsägare. Just nu ser vi en tendens med sjunkande råoljepriser, samtidigt som priset på etanol stiger. Detta är en oroande utveckling, eftersom det riskerar att minska efterfrågan på etanol och därmed på miljöbilar. Orsaken till det stigande etanolpriset är dels ökande tullhanteringskostnader, dels ökad efterfrågan i hela världen på etanol. I motion (2006/07:Fi245) med anledning av prop. 2006/07:1 avsätter vi 200 miljoner för att finansiera statens intäktsbortfall när Sverige tar bort tullen på importerad etanol.
- ? Vi vill även att regeringen i EU kraftfullt verkar för att tullavgifterna för etanol utanför EU tas bort. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? Vare sig koldioxidskatt eller energiskatt ska tas ut på biobränslen. Etanol eller biogas är i dag befriade från energi- och koldioxidskatt. Orsaken är att stimulera till ökad användning av ett miljövänligare bränsle. Vi anser att det är av stor betydelse att skattebefrielsen kvarstår långsiktigt för de förnyelsebara drivmedlen.
- ? Regeringen bör skyndsamt utreda om det är möjligt att med hjälp av ekonomiska styrmedel gynna försäljningen av förnyelsebara drivmedel. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Ändra fordonsskatten enligt Naturvårdsverkets förslag, så att vi får en ännu mer koldioxidrelaterad fordonsskatt. Den nya fordonsskatten som började gälla den 1 oktober 2006 är omlagd från en viktbaserad fordonsskatt till en koldioxidbaserad skatt. Det är en lagstiftning som Vänsterpartiet medverkat till och ställt oss bakom. Dock skulle fordonsskatten kunna vara ännu

## Fel! Okänt namn på

- mer miljöinriktad. Naturvårdsverket har lämnat ett förslag som innebär att den fiskala basskatten på 360 kr avskaffas, och istället höjer man koldioxidkomponenten från 15 kr/g CO<sub>2</sub> till 24 kr/g CO<sub>2</sub>. Det skulle då betyda att bilar med låga utsläpp av koldioxid gynnas. För dessa bilar kan en sådan fordonsskatteförändring betyda att de får en sänkt fordonsskatt med 800 kr, medan mer bränsleslukande bilar får en höjd skatt med 1 200 kr. Förslaget är statsfinansiellt neutralt, eftersom det endast sker en omfördelning av intäkterna från fordonsskatten. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? Regeringen bör utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar, som har både högre bilavgasutsläpp och högre koldioxidutsläpp. Detta kommer sig av att äldre bilar ofta har sämre teknik, både avseende hälsofarliga bilavgaser och bränsleeffektivitet, samt att bilar med ålder och körsträcka släpper ut mer bilavgaser på grund av förslitning. Naturvårdsverket har föreslagit att bensinbilar utan katalysator och dieslbilar av årsmodell 1988 och äldre ska ges ett påslag för att internalisera de högre bilavgasutsläppen och bidra till ökad bränsleeffektivitet. I stället för att höja fordonsskatten för äldre bilar generellt tror vi att det skulle vara bättre att förändra fordonsskatten för dessa bilar så att den blir koldioxidrelaterad på liknande sätt som den fordonsskatt vi föreslår för nya bilar. Det kan finnas problem med att retroaktivt införa ett nytt system i en gammal konstruktion. Därför bör frågan utredas. Detta bör ges regeringen till känna.
- ? Inför kilometerskatt för tunga fordon i Sverige. Det är lastbilstransporterna som stått för den största delen av trafikökningen på vägarna. För att motverka ytterligare ökning av den tunga trafiken och stimulera bränsleeffektivare fordon kan det vara nödvändigt att successivt höja dieselskatten och/eller att införa en kilometerskatt för tunga fordon. SIKAs (Statens institut för kommunikationsanalys) utredning för närvarande hur ett konkret förslag till kilometerskatt för tunga fordon skulle kunna genomföras i Sverige. Utredningen är beräknad att vara klar i december 2006. Regeringen bör snarast efter utredningen om kilometerskatt för tunga fordon presenterats återkomma med när ett sådant system skulle kunna införas i Sverige. Detta bör ges regeringen till känna.
- ? Höj dieselskatten. I dag är den lägre än bensinskatten. Bensinfordon ger något större utsläpp av växthusgaser än dieselfordon beroende på att dieselmotorn har högre verkningsgrad och alltså använder bränslet effektivare. Men diesel ger i sin tur upphov till större utsläpp av kväveoxider, partiklar och cancerframkallande ämnen än bensin. Det ena drivmedlet är därför inte bättre än det andra. Huvudstrategin måste vara att ersätta de fossila bränslena med förnyelsebara. Så länge detta förhållande råder bör bensin och diesel likställas i beskattning. Det som är avgörande för nivåerna på diesel- och bensinskatten är vilken total miljöpåverkan respektive drivmedel orsakar. Vi ser gärna att drivmedelsskatten delas in i tre delar – en koldioxidkomponent, en fiskal komponent (dvs. energiskatten) och en komponent för övriga miljöegenskaper. Vi föreslår i budgetmotionen med anledning av prop. 2006/07:1 att det för 2007 sker en höjning med 10 öre för dieselskatten, samtidigt som denna skatteintäkt på 280 miljoner an-

## Fel! Okänt namn på

vänds för att sänka fordonsskatten på dieslbilar. På så sätt styr vi mot ett högre pris på de rörliga transportkostnaderna och ett lägre på de fasta transportkostnaderna. Det påminner därför om samma system som kilometerskatt för tunga fordon, vilket vi vill införa så snart det är möjligt. Växlingen mellan höjd dieselskatt och sänkt fordonsskatt för dieslbilar är ett första steg mot ett system som påminner om kilometerskatt för tunga fordon.

- ? Förmånsskattesystemet ska ändras så att det baseras på bilarnas miljöpåverkan. Regeringen bör utreda hur förmånsskattesystemet kan ändras så att förmånsvärdet kan kopplas till bilarnas koldioxidutsläpp. Oljekommissionen (med bl.a. representanter från Volvo och Lantbrukarnas Riksförbund) har pekat på att en ändrad förmånsbeskattning är en av tre viktiga åtgärder för att få fram bränslesnåla fordon. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? Regeringen bör tillsätta en utredning om det är möjligt att införa miljöbaserad försäljningsskatt för personbilar. Sverige är ett av få länder som inte har en försäljnings- eller registreringsavgift. Miljövårdsberedningen, miljöorganisationer och Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion för hushållen (SOU 2005:51; Bilen, biffen och bostaden) anser att Sverige ska införa en försäljningsskatt. Det är viktigt att ge tydliga signaler om vilken väg samhället vill att fordonstillverkare ska gå. Vi vill utreda om det är möjligt att införa en miljöbaserad försäljningsskatt för personbilar. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? En utredning bör tillsättas för att få till ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer, vilket dagens system gör. Det bör vara möjligt att hitta ett system som gynnar den enskilda att färdas med kollektivtrafik där så är möjligt, samtidigt som det inte missgynnar den som bor i glesbygd och därmed inte har något alternativt färd sätt. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? Regeringen bör återkomma med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen. Förslag på höjning av skatter på fossila drivmedel möter ofta på motstånd från glesbygdsbilister, motor- och vägglobalbyorganisationer. Om man studerar det faktiska resandet i olika regioner finner man att det genomsnittliga antalet resor, restiden och reslängden är relativt lika över landet. Kortast restid har man i tätorter i norra delen av landet och längst i Stockholm, storstadsregionerna Göteborg och Malmö samt norra glesbygden. Regionalpolitik ska i första hand bedrivas genom styrmedel som är miljöneutrala eller miljöförbättrande, och inte genom subvention av miljöskadliga företeelser, exempelvis fossildrivna vägtransporter. Ekonomiska styrmedel som t.ex. koldioxidskatt på fossila drivmedel är nödvändiga för att nå miljömålen. På grund av långa avstånd i glesbygd kan dock generell höjda kostnader för att använda motorfordon bli en börda där tillgången till kollektivtrafik och service är dålig. Vi anser därför att beskattningen av bilismen måste differentieras utifrån regionala skillnader. Fordonsskatten är redan nedsatt i 35 kommuner i sju skogslän i inlandet. En åtgärd kan vara att sänka avdragsgränsen för bilreseavdraget i de områden som idag har sänkt fordonsskatt. Regeringen bör återkomma med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen.

## Fel! Okänt namn på

Detta ska ges regeringen till känna. En regional differentiering av vägtrafikens kostnader görs om man t.ex. inför trängselavgifter i tätorter. Detta gör att vägtrafiken kan betala sina samhällsekonomiska kostnader där den gör mest skada.

- ? Regeringen bör införa särskilda bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen i plan- och bygglagen (PBL), i syfte att utveckla befintliga stadskärnor. När externa affärer etableras börjar fler använda bilen och man åker längre. Ökat bilberoende ger miljöpåverkan med buller, resursförbrukning, barriäreffekter från nya vägar och mer asfalt, ökad energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen. Lagstiftningen på området bör skärpas. I den fortsatta beredningen av dessa frågor bör man eftersträva ett stopp för vidare utbyggnader av dagligvaruhandeln i externa lägen. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? På samma sätt som man gjort i exempelvis Danmark, i avvaktan på lagändringar, bör enligt motionen omgående ett moratorium mot externa köpcentrum införas. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? De statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet bör anta en resepolicy. Om de statliga verksamheterna har effektiva och miljöanpassade transporter leder det lätt till att detta uppfattas som "norm". Det sänder ut positiva signaler om vilken väg man både bör och kan gå. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? Kommuner bör ges rätt att ta ut trängselavgifter i tätort. Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett stort miljöhot och måste åtgärdas. Då krävs det att kommunerna ges verktyg att förbättra situationen, och ett viktigt verktyg är då rätten att införa trängselavgifter kombinerat med betydande satsningar på den kollektiva trafiken. Det råder en viss oklarhet om riksdagen kan delegera till kommuner att införa trängselavgifter eller om det måste till en ändring av grundlagen. Hur som helst bör kommuner ges rätt att ta ut trängselavgifter i tätort. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Vänsterpartiet vill att trängselavgifterna snarast återinförs i Stockholm och att intäkterna används till att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen. Stockholm har i folkomröstning tydligt tagit ställning för trängselskatter. Från statligt håll har Vänsterpartiet lovat att följa folkomröstningsresultatet. Det kommunala självstyret måste råda. Det är därför en självklarhet att trängselavgifterna snarast återinförs i Stockholm och att intäkterna används till att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I övrigt när det gäller frågan om trängselskatt utvecklar vi vår politik i en annan motion.

- ? Kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner, för minskat transportbehov och miljövänligare resor. Mycket talar för att ett upprättande av transportplaner skulle få positiva effekter för att minska transporternas miljöbelastning. Detta bör ges regeringen till känna.

### 6.3 Energi- och klimatforskning

Vänsterpartiet står bakom propositionen Forskning och ny teknik för framtidens energisystem (2005/06:127) som innehåller förslag till riktlinjer för de fortsatta långsiktiga energipolitiska insatserna kring forskning, utveckling, demonstration och kommersialisering på energiområdet. Förslagen syftar till en ökad fokusering och koncentration av resurserna samt till att öka ambitionsnivån när det gäller att omsätta resultaten från forsknings- och utvecklingsinsatser på energiområdet i kommersiella produkter. Energiforskningen bör stärkas. Regeringen bör återkomma med förslag på hur det ska ske. Det ska ges regeringen till känna.

Klimatforskningen handlar bl.a. om klimatets förändring och om hur samhället och naturmiljön kan påverkas av klimatförändringar. Forskningen inriktas också på åtgärder för att begränsa utsläpp av växthusgaser, liksom anpassning till ett förändrat klimat. Forskningen ger underlag och kompetens till de globala klimatförhandlingarna samt till nationella klimatpolitiken för att begränsa effekterna av klimatförändringar. Regionala analyser av klimateffekter är viktiga gällande t.ex. behovet av anpassningsåtgärder. Klimatforskningen behöver förstärkas. Regeringen bör återkomma med förslag på hur det ska ske. Det ska ges regeringen till känna.

Förslag på åtgärder:

- ? Energiforskningen bör få mer resurser. Det finns ett stort behov av att forska kring förnyelsebara energislag. Staten bör stödja forskning om bioraffinaderier, som producerar både el, värme och gasformiga och flytande drivmedel och ibland även kemikalieråvaror på effektivast möjliga sätt. Vidare forskning om uttag av bioenergi ur jord- och skogsbruket är nödvändig. Solenergi, vätgas och vågenergi har potential, speciellt vätgasen som drivmedel, men utveckling av dessa förutsätter mer forsknings- och utvecklingsarbete. Ytterligare forskning om energieffektivisering inom industrin och bostäder och lokaler behövs. I motion med anledning av prop. 2006/07:1 Utgiftsområde 21 föreslår vi höjt anslag för energiforskning med sammanlagt 600 miljoner kronor under perioden 2007–2009. Det innebär att energiforskningsanslaget uppgår till 1,1 miljarder år 2009.
- ? Staten bör stödja både forskning och uppförande av pilot- och demonanläggningar som tillverkar förnyelsebara drivmedel. Vi föreslår i motion med anledning av prop. 2006/07:1 Utgiftsområde 22 att det avsätts 100 miljoner kronor till ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram.
- ? Klimatforskningen bör få mer resurser. Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas) har ansvar för att finansiera grundläggande klimatforskning samt för att samordna klimatforskningen. I motion med anledning av prop. 2006/07:1 Utgiftsområde 20 föreslår vi att Formas får höjt anslag med 180 miljoner för perioden 2007–2009, varav minst 90 miljoner ska gå till klimatforskning. Formas anslag uppgår då till drygt 460 miljoner kronor år 2009. I samma motion föreslår vi att Sveriges

**Fel! Okänt namn på**

meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) ska få höjt anslag på 72 miljoner kronor, varav minst 36 miljoner ska gå till klimatforskningen.

Vi utvecklar våra idéer och tankar om energiomställningen i motionen Energiomställning 2006/07:N296. Våra konkreta budgetförslag inom energiområdet återfinns i motion med anledning av prop. 2006/07:1 Utgiftsområde 21.

## 6.4 Energieffektivisering och bostäder

Att hushålla och effektivisera energianvändningen är av avgörande betydelse för energiomställningen och klimatarbetet. Effektivare energianvändning innebär att samma produkt- och välfärdsnytta kan produceras med lägre energigång och till lägre kostnader. Det skapar utrymme för minskat beroende av ändliga resurser som olja, kol, fossilgas och uran. Enligt Naturvårdsverket och Energimyndigheten anger den energiintensiva industrin, hustillverkare och energirådgivare att energi- och elskatten bedöms vara de viktigaste incitamenten till att energieffektiviseringar sker (Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken 2006).

Det finns en mycket stor potential för att energieffektivisera. Enligt EU:s Grönbok om energi finns en kostnadseffektiv potential på 20 procents energibesparing inom EU, och energirådgivarna bedömer att det är möjligt att effektivisera el- och värmeanvändningen i Sverige med sammantaget 62 TWh till år 2020. Vi föreslår därför nya satsningar på energieffektivisering.

Sektorn bostäder och service har halverat sina utsläpp sedan 1990. Sammantaget har sektorn minskat sina utsläpp med ca 70 procent sedan mitten av 1970-talet. För att fasa ut även resten av den fossila bränsleanvändningen inom sektorn föreslås här ett antal energieffektiviseringsåtgärder.

Förslag på åtgärder:

- ? Ta fram en nationell handlingsplan för effektivare energiutnyttjande med årliga mål. Detta ska riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. EU-kommissionen har nyligen presenterat en handlingsplan för effektivare energiutnyttjande. Vår bedömning är att det är fullt möjligt att effektivisera 4 TWh/år.
- ? Tydliggör ansvaret för energieffektivisering genom att skapa ett råd eller centrum för energieffektivisering som ska göra uppföljningar, specificera höjda målsättningar samt utveckla och föreslå nya åtgärder för att nå målsättningarna. Detta ska riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? De miljöförbättrande åtgärder som kan ge skattereduktion i dag, t.ex. konvertering från direktverkande elvärme och oljeuppvärmning till hållbar energiförsörjning, ska fortgå. Stöden finansieras i vår budget genom förstärkning av inkomstsidan. Vänsterpartiet noterar med glädje att de borgerliga partierna fortsätter det arbete som vi initierat.
- ? Inför vita certifikat. Vita certifikat innebär att alla eldistributörer (eller annan lämplig aktör) måste leverera en viss mängd energieffektivisering. På så vis skapas en marknad för handel med effektiviseringsåtgärder – s.k.

## Fel! Okänt namn på

- vita certifikat. Genom olika incitament som miljöcertifiering och energideklarationer ska produktion av energisnåla produkter stödjas så att t.ex. energisnåla vitvaror blir billigare än energislukande. Åtgärderna ger både minskade utsläpp av miljöskadliga ämnen och lägre drifts- och underhållskostnader. Regeringen bör skyndsamt ta fram förslag på hur vita certifikat ska kunna införas. Detta ska riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Inför rörlig eltaxa. Slöseri med el bör tydliggöras. Regeringen bör tillsätta en utredning över hur ett system med enbart en rörlig eltaxa kan genomföras för att stimulera effektivisering. Detta är möjligt genom att elleverantörer och nätbolag sinsemellan gör upp kostnaden för att använda nätet. Detta ska riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
  - ? Möjliggör timvis mätning av el. På flera håll har energibolag genomfört timvis avläsning av elförbrukning för konsumenten. Det är ett utmärkt sätt att ytterligare stimulera konsumenten att styra sin elförbrukning och öka motivationen för effektivisering. Regeringen bör återkomma med ett lagförslag som möjliggör timvis avläsning av elförbrukning för alla konsumenter. Detta ska riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
  - ? Energieffektivisera statligt ägda, byggda och förvaldade byggnader. Upphandling ska enbart ske från den s.k. energieffektivt bästa kvartilen. Regeringen bör återkomma med förslag som möjliggör detta. Detta ska riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
  - ? Skärp byggregler vid nybyggnation och ombyggnation. För byggnadsbeståndet (ny- och ombyggnation) är normer för samhällsplaneringen och för byggnaders energiprestanda centrala då koldioxidskatten redan i dag bedöms ha tillräcklig styrning för att energianvändningen i bostadssektorn i en snar framtid i stort ska ske utan fossila bränslen, enligt Naturvårdsverket och Energimyndigheten (Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken 2006). Regeringen bör därför återkomma med förslag på skärpta byggregler avseende energihushållning, med strängare krav på uppföljning, samt efterlevnad av regelverk. Detta ska ges regeringen till känna.
  - ? Energieffektivisera vid renovering av äldre bostäder. Särskilda insatser behövs för ombyggnation och renovering av befintliga äldre bostäder i bl.a. flerbostadshusen i de s.k. miljonprogramsområdena. Goda exempel finns t.ex. i miljonprogramsområdet Gårdsten i Göteborg som fått World Habitat Award 2005. Tack vare sina miljö-, energimässiga och sociala åtgärder har de minskat energianvändningen och samtidigt bidragit till ökad social integration. Regeringen bör återkomma med förslag på hur befintliga äldre bostäder ska kunna energieffektiviseras. Detta ska ges regeringen till känna.
  - ? Satsa på kunskap och information om energieffektivisering genom att öka stödet till energirådgivarna. Regeringen bör återkomma med förslag på hur kunskap och information om energieffektivisering kan stärkas. Det ska ges regeringen till känna. Vänsterpartiet anser att det är förödande att regeringen avser att minska stödet till energirådgivarna. Vi föreslår i motion med anledning av prop. 2006/07:1 Utgiftsområde 21 att stödet till kommunal energirådgivning och regionala energikontor bör förlängas och utökas till 225 miljoner kronor under perioden 2007–2009. I anslaget ingår även åt-

#### Fel! Okänt namn på

gärder för informationsspridning, utveckling och spridning av verktyg, metoder och utbildning om energieffektiv teknik samt för provning, märkning och certifiering av energikrävande utrustning.

- ? Utred energirelaterat avdrag på fastighetsskatten. I dag får alla nya byggnader ett avdrag på fastighetsskatten under de första fem åren. Det bör ses över hur avdragets storlek skulle kunna kopplas till byggnaders energiprestanda och hur en likartad hantering skulle kunna utvecklas för befintliga byggnader som genomför energieffektiviseringsinvesteringar. Regeringen bör tillsätta en utredning om hur energieffektiviserande investeringar i nya och befintliga byggnader kan kompenseras med avdrag på fastighetsskatten. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? Staten och byggbranschen bör tillsammans utforma incitament som ökar byggandet av s.k. lågenergihus med liten eller ingen extern värmeförsel. Detta ska ges regeringen till känna.

## 6.5 Förnyelsebar energi

Den svenska energitillförseln har en hög andel förnyelsebar energi. Närmare 30 procent baseras på förnyelsebar energi, och för elproduktionen är andelen ungefär 50 procent under ett normalår. Inom energisektorn finns det en rad styrmedel för att öka andelen förnyelsebar energi. Förutom energi- och koldioxidskatten hör elcertifikatssystemet till de viktigaste styrmedlen i sektorn. Det krävs emellertid att fler åtgärder vidtas för att öka de förnyelsebara energislagens andel i det svenska energisystemet.

Förslag på åtgärder:

- ? Höj målet för förnyelsebar energi inom systemet för elcertifikat. Elcertifikaten är ett mycket effektivt sätt att öka produktionen av förnyelsebar elenergi. Systemet innebär att elproducenterna får ett elcertifikat för varje MWh förnyelsebar el som producerats. Certifikaten säljs sedan till elanvändarna som enligt lag är skyldiga att köpa in elcertifikat motsvarande en viss andel av sin användning. Denna kvot höjs successivt år från år. Som resultat uppnås samtidigt lägre utsläpp av växthusgaser genom att förnyelsebara bränslen används i större utsträckning. Systemet har förlängts till 2030 och har som mål att generera 17 TWh till år 2016. Sedan införandet av certifikaten 2003 har över 5 TWh förnyelsebar el tillförts och mycket talar för att vi kan överskrida målet till 2016. Vår bedömning är att det vore fullt möjligt med ett mål i intervallet 18–20 TWh om vi klarar att ta bort en del hinder, t.ex. för snabbare utbyggnad av vindkraften. Regeringen bör därför återkomma med ett förslag på höjt mål för förnyelsebar energi inom systemet för elcertifikat. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? Gör ökade insatser för att underlätta tillståndsprocessen för vindkraften. Utbyggnaden av vindkraft är framgångsrik och acceptansen hos allmänheten har ökat. Vi står bakom det ambitiösa målet att vindkraften ska ge 10 TWh till år 2015. Vindkraftspropositionen (Miljövänlig el med vindkraft – åtgärder för ett livskraftigt vindbruk, prop. 2005/06:143) var ett viktigt

steg för expansionen, och den nyligen genomförda befrielsen av tillstånd från miljöbalken för mindre landbaserade vindkraftsanläggningar ökar möjligheten att överskrida elcertifikatsmålet år 2016. Vindkraft har en mycket stor potential bland annat genom havsbaserade vindkraftsparker. Det återstår dock ett flertal hinder för att förenkla den fortsatta utbyggnaden. Tillståndsprocessen för vindkraft är fortfarande mycket kostsam när det gäller vindkraftsparker och begränsar möjligheten för de energibolag som inte tillhör de tre stora. Dessutom tar det cirka sju år från första ansökan till tillstånd. Det gynnar varken utbyggnaden eller konsumenten. Det finns också behov av att se över överklagandeprocessen och om förändringar av sakägarbegreppet är möjligt för att undvika fördröjningar. Vi tror att det är fullt möjligt och även demokratiskt försvarbart att genomföra förändringar i sakägarbegreppet. Möjligheten att höja vindkraften till särskilt riksintresse i miljöbalken och plan- och bygglagen bör övervägas. Man bör se över om det är rimligt att en vindkraftsansökan i dag av myndigheterna behandlas som vilken industriell verksamhet som helst. Regeringen bör utreda hur tillståndsprocessen för vindkraft kan förkortas. Detta ska ges regeringen till känna.

- ? Planeringsstöd och informationsinsatser för vindkraften bör förlängas. Regeringen bör återkomma med förslag på hur det ska ske. Detta ska ges regeringen till känna. Tillståndsgivande myndigheter och lokala politiker behöver stöd både i form av resurser och kunskaper i framtiden för att kommuner och länsstyrelser ska kunna underlätta vindkraftens utveckling. Vänsterpartiet föreslår i motion med anledning av prop. 2006/07:1 Utgiftsområde 21 att planeringsstöd och informationsinsatser för vindkraften bör få förlängt stöd på 30 miljoner kronor år 2009. Det är beklagligt att regeringen inte budgeterat medel för detta syfte.
- ? För att ytterligare stimulera en snabbare utbyggnad av vindkraften bör regeringen utreda möjligheten att ålägga Svenska kraftnät ansvar för att bygga ut och bekosta stamnätsanslutningar till vindkraftsanläggningar som så kräver. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? Stöd marknadsintroduktion och informationsstöd för solenergi. Solenergi kan användas mycket mer. Energin i solinflödet till jorden är cirka 10 000 gånger större än hela världens energianvändning. Solenergi kan användas till att producera värme och el samt vätgas som ett av framtidens drivmedel. Svensk forskning och utveckling av solceller är världsledande och ska ges fortsatt stöd. Svenska solenergiföreningen bedömer att det finns ett potentiellt utrymme för 2 TW solvärme och 0,1 TWh solel år 2020. Vi avsätter ytterligare 30 miljoner kronor per år under perioden 2008–2009 på stödet för marknadsintroduktion och informationsstöd (motion med anledning av prop. 2006/2007:1 Utgiftsområde 21). Vidare föreslår vi att stödet inriktas mer på solenergi.
- ? Utveckla en nationell strategi för bioenergi. Det finns stora möjligheter inom jord- och skogsbruket att producera mer råvara. Bioenergiproduktionen bedöms enligt Lantbrukarnas riksförbund (LRF) kunna öka med 30 TWh till år 2010, från dagens 110 TWh till 140 TWh. Enligt Oljekommissionen kan åker och nedlagd, ej beskogad åkermark odlas med energi-

## Fel! Okänt namn på

grödor och energilövträd i en omfattning av 300 000–500 000 hektar. Skogens tillväxt kan vidare ökas långsiktigt med 15–20 procent genom effektivare skötsel. Ekonomiskt stöd för produktion bioenergi finns i det nya miljö- och landsbygdsutvecklingsprogrammet för 2007–2013, som Vänsterpartiet har varit med och arbetat fram. En nationell strategi bör tas fram för att analysera hur denna utveckling kan främjas utan att den biologiska mångfalden påverkas negativt. Regeringen bör återkomma med en nationell strategi för bioenergi. Detta ska ges regeringen till känna.

- ? Gör utökade satsningar på biodrivmedel. Vi föreslår ökade satsningar på forskning om biodrivmedel och bioraffinaderier, som vi påvisat i denna motion, kapitel 6.3 Energi- och klimatforskning. Kraftiga investeringar på biodrivmedel är nödvändiga, vilket understryks i denna motion, kapitel 6.2.

## 6.6 Industri

Industrin har ökat sina utsläpp. En betydande del av den svenska industrin ingår i EU:s handelssystem för koldioxid, som är en av Kyotoprotokollets s.k. flexibla mekanismer vars syfte är att minska utsläppen av växthusgaser. Enligt Energimyndigheten och Naturvårdsverket kan utsläppen från de verksamheter som ingår i systemet i Sverige ändå komma att öka med 25 procent från år 2000 till år 2010. Detta skulle betyda att koldioxidutsläppen från anläggningar inom utsläppshandeln då står för 37–38 procent av växthusgasutsläppen i Sverige. Då EU:s handelssystem med utsläppsrätter har ett övergripande utsläppstak för koldioxid behöver vi minska utsläppen i framför allt den del av industrin som inte ingår i handelssystemet.

Den svenska industrin har i dag en kraftig nedsättning av energi- och koldioxidskatterna och fick en sänkning av den totala beskattningen av energianvändningen när koldioxidskatten infördes i början på 1990-talet. Detta gäller även den del av industrin som inte ingår i EU:s handelssystem för utsläppsrätter.

Enligt Oljekommissionen kan 25 procent av industrins oljeanvändning ersättas med biobränslen och/eller fjärrvärme till år 2020. Det finns även ett utrymme för kraftiga energieffektiviseringar; den icke-energiintensiva industrin kan eleffektivisera med ca 40 procent.

Förslag på åtgärder:

- ? Sverige ska vara drivande för att taket för antalet utsläppsrätter successivt sänks inom EU:s handelssystem. Det är en förutsättning för att utsläppen av växthusgaser från den handlande sektorn ska kunna minska. Detta ska riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.
- ? Sverige bör aktivt driva frågan om auktionering inom EU:s handelssystem. Detta ska riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Det skulle skapa en bättre fungerande marknad och en lägre samhällsekonomisk kostnad för att nå klimatmålen, enligt bl.a. Naturvårdsverket och Energimyndigheten (Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken 2006).
- ? Utred hur en höjning av energi- och koldioxidskatten för den del av den svenska industrin som inte omfattas av EU:s handelssystem skulle påverka

utsläppen av växthusgaser och företagens internationella konkurrenskraft. Regeringen bör återkomma med en sådan utredning. Detta ska ges regeringen till känna.

- ? Utred hur styrmedel kan stärkas för att den olja som används för värme och ånga inom industrin ska ersättas med biobränslen eller fjärrvärme. Regeringen bör återkomma med en sådan utredning. Detta ska ges regeringen till känna.
- ? Utred incitament för att industriföretag ska eleffektivisera mer. Även inom industrin finns en stor potential att energieffektivisera. Detta ska ges regeringen till känna.

## 6.7 Avfall

Behandling av organiskt avfall medför utsläpp av koldioxid men framför allt metan som också är en växthusgas. Utsläppen från avfallssektorn har minskat kraftigt tack vare krav på kommunal avfallsplanering, producentansvar för olika varugrupper, skatt på deponerat avfall, förbud mot deponering av utsorterat brännbart och organiskt material, samt investeringsbidrag för insamling av metangas för energiutvinning. Men kravet på att sortera insamlat avfall har troligen haft störst effekt. Det har lett till att brännbart material har kunnat användas till el- och värmeproduktion och därmed ersatt användningen av fossila bränslen för energitillförsel.

I juni 2006 tog riksdagen beslut att fossilt kol i visst hushållsavfall ska vara skattepliktigt om det förbrukas för uppvärmning. Förutom att skapa likvärdiga villkor för olika fossila bränslen innebär förslaget en styrning mot miljömässigt bättre utnyttjande av avfallet genom att premiera förbränning där både värme och el utvinns. Skatten på avfallsförbränning syftar till att öka återvinningen av material och på det sättet bidra till att minska utsläppen av koldioxid. Skatt på förbränning av avfall är nödvändig för att minska sopförbränningen och öka materialåtervinning.

Förslag på åtgärd:

- ? Höj avfallsförbränningsskatten. I vår budgetmotion med anledning av prop. 2006/07:1 föreslår vi en höjning av avfallsförbränningsskatten med 20 procent. Riksdagen ska besluta om ändring av lagen (1994:1776) om skatt på energi i enlighet med vad som anförs i motionen. Detta bör ges regeringen till känna.

## 6.8 Jordbruk

Inom jordbrukssektorn har utsläppen av växthusgaser minskat pga. förändrade förhållanden inom jordbrukspolitiken och inte genom riktade satsningar för att minska jordbrukets klimatpåverkan. Idag saknas styrmedel och åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från jordbruket. Samtidigt visar utsläppen från arbetsmaskiner och arbetsfordon från bl.a. jord- och skogsbru-

**Fel! Okänt namn på**

ket en ökande trend. Förutom drivmedelsskatt förekommer inga styrmedel som bidrar till energieffektivitet. Nya ekonomiska styrmedel eller andra former av styrmedel borde utredas, t.ex. grön avskrivning – det vill säga att företag får göra en snabbare avskrivning vid ersättning av gamla maskiner till nya energieffektiva maskiner och fordon.

Förslag på åtgärd:

- ? Gör en samlad analys av hur jordbrukets utsläpp kan minskas. Regeringen bör återkomma med ett samlat förslag med konkreta åtgärder som syftar till att minska jordbrukets utsläpp av växthusgaser. Detta ska ges regeringen till känna.

## 6.9 Miljöteknik

Genom miljöteknikexport kan Sverige bidra till att minska de globala utsläppen av växthusgaser och samtidigt öka sysselsättningen i Sverige. För att öka sysselsättningen samtidigt som vi skapar ett ekologiskt hållbart energisystem – både i Sverige och internationellt – måste vi ligga i framkant. Tekniken finns. Potentialen är enorm. OECD pekar ut miljöteknik som en av de viktigaste framtidsbranscherna i världen.

Redan i dag sysselsätter miljöteknikföretag ca 100 000 personer i Sverige, och enligt Exportrådet kan branschen generera ytterligare 10 000–15 000 nya arbetstillfällen redan till 2010. De riktigt stora exportmöjligheterna finns inom områdena förnyelsebar energi och energieffektivisering. Genom en fortsatt energiomställning i Sverige skapas en stark inhemsk marknad för de företag som arbetar med miljöteknik. Det ger en trygg bas och förutsättningar att ta täten i konkurrensen med andra länders näringsliv. Vänsterpartiet har medverkat till inrättandet av det nya miljöteknikrådet Swentec som ska stärka svenska företags affärsmöjligheter och konkurrenskraft inom miljöteknik.

Förslag på åtgärder:

- ? Regeringen bör ta fram en strategi för att stärka den svenska miljöteknikbranschen. Detta bör ges regeringen till känna.
- ? Miljöteknikrådet Swentec bör stärkas för att kunna stödja utvecklingen av miljöteknikbranschen. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 24 oktober 2006

*Lars Ohly (v)*

*Marie Engström (v)*

*Peter Pedersen (v)*

*Alice Åström (v)*

*Elina Linna (v)*

*Kent Persson (v)*

*Wiwi-Anne Johansson (v)*