

Motion till riksdagen 2019/20:3480

av **Jens Holm m.fl. (V)**

med anledning av prop. 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan

1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning	1
2	Förslag till riksdagsbeslut	4
3	Bakgrund	12
4	Regeringens handlingsplan otillräcklig	13
4.1	Tvärsektoriella åtgärder	14
4.1.1	Myndigheter och statliga bolag ska verka i enlighet med klimatmål	14
4.1.2	Samhällsmål i enlighet med klimatmålen bör åtgärdas skyndsamt	14
4.1.3	Sverige bör anta klimatmål om nollutsläpp senast 2040	14
4.1.4	Klimatmål bör uppnås genom egna nationella utsläppsminskningar	15
4.1.5	Klimathandlingsplanen bör innehålla kvantifierbara åtgärder	17
4.1.6	Klimathandlingsplanen bör utökas med åtgärder för ökad jämlikhet och jämställdhet	17
4.2	Prissättning av växthusgasutsläpp	18
4.2.1	Fasa ut de klimatskadliga subventionerna	18
4.2.2	Glesbygden bör kompenseras för höjda drivmedelsskatter	19
4.2.3	EU:s handelssystem för utsläppsrätter måste skärpas	19

4.2.4	Skatter bör öka jämlikheten och främja hållbart resursutnyttjande med låg klimatpåverkan	20
4.2.5	Regeringen bör aktivt verka för fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel	20
4.3	Finansmarknaden	21
4.3.1	Sverige bör införa en grön statlig investeringsbank	21
4.3.2	AP-fonderna ska förvaltas hållbart utan investeringar i fossilindustrin	22
4.4	EU:s utsläppshandelssystem	23
4.4.1	EU bör anta mål om nollutsläpp till senast 2040	23
4.5	Konsumtionsbaserade utsläpp	24
4.6	Lokalt och regionalt klimatarbete	25
4.6.1	Inför gröna res- och transportplaner	25
4.6.2	Regeringen bör införa riktat stöd för att offentliga byggnader ska kunna bidra till energiomställningen	27
4.7	Industri	27
4.7.1	Vassare miljöbalk för våra klimat- och miljömål	27
4.7.2	Lagstifta om ökat producentansvar och standardisering av plasttyper	27
4.7.3	Inför förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas	28
4.7.4	Stärk återvinningen av elbatterier från elbilar	28
4.7.5	Åtgärder bör vidtas för att förhindra import av batterimetaller som inte är producerade socialt hållbart	29
4.8	El- och värmesektorn samt avfall	30
4.8.1	Skapa möjligheter till skattereduktion för produktion av förnybar energi även för de som bor i lägenheter	30
4.8.2	En nationell plaststrategi med åtgärder och regleringar för att minska de negativa klimat- och miljöeffekterna av plast	30
4.9	Skogsbruk och annan markanvändning	31
4.9.1	Öka kolsänkan i skog och mark och bevara och stärk den biologiska mångfalden	31
4.10	Jordbruk	32

4.10.1	EU:s jordbrukspolitik är inte hållbar	32
4.10.2	Genomför pilotstudie för livsmedelsproduktion med låg klimatpåverkan och stärkt beredskap	33
4.11	Transportsektorn	34
4.11.1	Ta fram en tidsbestämd handlingsplan för att nå fossilfria transporter senast 2035	34
4.11.2	Inrikesflyget bör ingå i klimatmålet för transportsektorn till 2030	35
4.11.3	Regeringen bör utreda lämplig utformning av progressiv flygskatt	35
4.11.4	Inför stoppdatum för fossila drivmedel 2035	36
4.11.5	Inför förbud mot nybilsförsäljning av fossildrivna bilar efter 2025	36
4.11.6	Klimatmålen ska vara målstyrande för vår infrastrukturplanering	37
4.11.7	Prioritera kostnadseffektiva transportåtgärder med låg klimatpåverkan	38
4.11.8	Minska bilberoendet i tätorterna	39
4.11.9	Ge kommuner och regioner rätt att besluta om trängselavgifter	39
4.11.10	Begränsa externa köpcentrum	40
4.11.11	Ändra väglagen för att möjliggöra fler cykelstråk	41
4.11.12	Säker och framkomlig cykelinfrastruktur vid två-plus-ett-vägar	42
4.11.13	Stöd för mobilitetstjänster som ökar hållbart resande med cykel	42
4.11.14	Möjliggör för cyklister att svänga höger vid rött	42
4.11.15	Möjliggör medtagande av cykel vid resor med buss och tåg	43
4.11.16	Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör införas senast 2021	43
4.11.17	Staten måste ta ett ökat ansvar för förbättrad och billigare kollektivtrafik och järnväg	44
4.11.18	Ändra avkastningskrav och ägardirektiv till SJ	44
4.11.19	Höjda banavgifter begränsar järnvägens klimatnytta	45
4.11.20	Stärk miljökompenserande system för järnvägen	46
4.11.21	Nationell handlingsplan för att nå fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken	47

4.11.22	Inför styrmedel som minskar bilberoendet och ökar resandet med kollektivtrafik	48
4.11.23	Regeringen bör återkomma med förslag på konverteringsstöd för begagnade bilar senast 2022	49
4.11.24	Inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik	49
4.12	Försvarsmakten	50
4.12.1	En gemensam lösning för utbyggnad av vindkraft	50
4.13	EU	51
4.13.1	Sverige bör driva krav om att EU skärper klimatmål till minst 70 procents minskning av växthusgaser till 2030	51
4.13.2	Sveriges och EU:s klimatbistånd ska vara additionella	52
4.14	Klimat- och handelspolitik	53
4.14.1	EU bör ställa krav på efterlevnad av Parisavtalet i alla förhandlingar om handelsavtal	53
4.14.2	Ställ krav på hållbarhetsåtaganden för handel med Brasilien	53
4.14.3	Tydliggör sanktioner om handelspartner inte håller åtaganden om hållbarhet	54
4.14.4	Senast 2022 bör de svenska exportkrediterna i samtliga fossila verksamheter upphöra	54
4.14.5	Möjliggör överföring av grön teknik	55
4.14.6	IMF och Världsbankens verksamhet bör anpassas till Agenda 2030	55
4.14.7	Stärk företagens klimat- och miljöansvar utomlands	56

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med en beräkning av hur stora utsläppsminskningarna beräknas bli som en följd av handlingsplanen och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att tillse att förordningar, direktiv och ägarinstruktioner till myndigheter och statliga bolag är i enlighet med det klimatpolitiska ramverket och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ges i uppdrag att senast 2020 föreslå nya formulerade samhällsmål som är förenliga med klimatmålen i de fall behov föreligger och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om klimatmål för nollutsläpp av växthusgaser till senast år 2040 och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålet om utsläppsminskning till 2020 för den icke-handlande sektorn ska uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar 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 regeringen bör återkomma med en klimathandlingsplan som är kompletterad med kvantifierbara åtgärder som minskar utsläppen med minst 6 procent per år och sammanlagt minst 20 procent under mandatperioden och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag under mandatperioden som kompletterar klimathandlingsplanen genom samlade åtgärder för ökad jämlikhet och jämställdhet och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på utfasning av klimatskadliga subventioner med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen under nuvarande mandatperiod ska återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra

medel till glesbygdens omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om reformering av EU:s utsläppshandelssystem och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot skatter för ökad jämlikhet och jämställdhet samt hållbart resursutnyttjande och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen aktivt ska verka för att Sverige som medlemsland inom EU tillåts förlänga skattebefrielse för biodrivmedel efter 2020 och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör tillse att förutsättningarna för att inrätta en grön statlig investeringsbank är utredda och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nya riktlinjer för AP-fonderna avseende miljö och etik och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU antar målsättning om nollutsläpp till senast 2040 och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt mål om att minska köttkonsumtionen med minst 25 procent till 2025, jämfört med dagens nivåer, bör införas och tillkännager detta för regeringen.
19. 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.
20. 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.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på lagstiftning senast 2021 som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med riktat statligt stöd för att offentliga byggnader ska kunna installera produktion av förnybar energi och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regeringen senast 2021 bör återkomma med 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.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på lagstiftning med krav på ökat producentansvar samt krav på standardisering av plasttyper så att ökad återanvändning och återvinning möjliggörs och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftning innebärande förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas ska införas senast 2022 och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på styrmedel som ger ökat incitament för att återvinna elbatterier från elbilar och tillkännager detta för regeringen.
27. 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.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra import av batterimetaller som inte är producerade hållbart och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till riksdagen om en breddad skattereduktion till de som bor i lägenhet, oavsett upplåtelseform, och vill producera förnybar el tillsammans för sin egen förbrukning och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en nationell plaststrategi senast 2021 med åtgärder och regleringar för att minska de negativa klimat- och miljöeffekterna från plast och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sverige bör införa ett förbud mot plastbärkassar och tillkännager detta för regeringen.

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på ett kompletterande långsiktigt mål om att öka kolsänkan i skog, mark och vattenmiljöer samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att införa ett kompletterande långsiktigt mål om att öka kolsänkan i skog, mark och vattenmiljöer inom EU samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på strategi för hur den svenska skogen ska bevaras och brukas för att stärkas som kolsänka och kollager samt konkretisera hur ersättning av icke-förnybara material kan genomföras resurseffektivt samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en pilotstudie där naturbruksgymnasier testat att producera beredskapslivsmedel löpande på ett hållbart sätt baserat på de lokala kretsloppen och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 ska återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035 och tillkännager detta för regeringen.
37. 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.
38. 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.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa stoppdatum till år 2035 för försäljning av fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige inom EU ska verka för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.

42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med nödvändiga åtgärder så att transportinfrastrukturplaneringen utformas så att klimatmålen är målstyrande och att tillgängligheten utvecklas inom ramen för dessa samt i linje med andra transportpolitiska hänsynsmål och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inom nuvarande investeringsplaner för transportsystemet med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen till Trafikverket bör förtydliga hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 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.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen till Trafikverket senast 2021 bör förtydliga vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag på stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att senast 2022 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.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det i plan- och bygglagen bör införas begränsande bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen och tillkännager detta för regeringen.

51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ändring av 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.
52. 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.
53. 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 samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel och tillkännager detta för regeringen.
54. 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 2021 och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket senast 2022 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.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör införas senast 2021 och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regeringen bör återkomma med ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021 och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2021 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.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för godstrafik på järnväg och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag senast 2021 på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med incitament för att stärka transportköparens val för att välja

transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen senast 2022 med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen under mandatperioden bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil och tillkännager detta för regeringen.
63. 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 2022 och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt av tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdra åt Försvarsmakten att återkomma med ett förslag på hur övningsverksamheten kan organiseras utan att utgöra ett hinder för byggandet av Blekinge Offshore och utan att drabbas negativt på lång sikt och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör driva krav om att EU:s 2030-mål skärps till minst 70 procent jämfört med 1990 och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU:s klimatbistånd ska vara additionellt och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU ställer krav på efterlevnad av Parisavtalet i alla förhandlingar om handelsavtal och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att stoppa handelsavtalet med Mercosur och kräva bindande klimat- och miljöåtaganden för fortsatta förhandlingar och tillkännager detta för regeringen.

70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att kapitlen om hållbarhet i de handelsavtal som EU ingår med andra länder ska stipulera sanktioner ifall parterna inte håller sina åtaganden och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de svenska exportkrediterna till investeringar i samtliga fossila verksamheter, inklusive förädling och kraftgenerering, ska upphöra senast 2022 och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sverige i internationella klimatförhandlingar och andra fora bör verka för att miljöteknik och vissa livsmedelstekniker som begränsar klimatförändringen ges liknande undantag som finns inom Tripsavtalet gällande livsbesparande mediciner och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regeringen bör verka för att IMF:s och Världsbankens verksamhet anpassas till Agenda 2030 och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att även införa klimat- och miljöperspektiv enligt environmental due diligence i regelverken för företags agerande utomlands och tillkännager detta för regeringen.

3 Bakgrund

De globala utsläppen av växthusgaser fortsätter att öka. I FN-rapporten Emissions Gap Report 2018 konstateras att det i nuläget inte finns tecken på att vi nått kulmen för de globala utsläppen. Enligt samma rapport framgår att vi med uppfyllande av nuvarande åtaganden under Parisavtalet är på väg mot en 3 graders uppvärmning vid slutet av århundradet. Inom EU och i Sverige har de territoriella utsläppen minskat sedan 1990, men minskningen har avstannat under senare år. Sverige riskerar, trots goda förutsättningar, att missa såväl de kortsiktiga som långsiktiga klimatmålen p.g.a. brist på klimatåtgärder.

I regeringens proposition redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen.

4 Regeringens handlingsplan otillräcklig

För att Sverige ska nå de målsättningar som är bundna till det klimatpolitiska ramverket krävs ett åtgärds paket under nuvarande mandatperiod som innebär en kraftig politisk kursändring. Regeringens klimatpolitiska handlingsplan är i flera avseenden långt ifrån att uppfylla ett sådant genomförande. Vänsterpartiet delar regeringens uppfattning att det krävs ökade ansträngningar för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden. Det är ju själva grundtanken med införandet av det klimatpolitiska ramverket. Vi välkomnar även att regeringen i handlingsplanen tydliggör en inriktning för mål för konsumtionsbaserade utsläpp, ökade åtgärder för transporteffektivt samhälle, start- och landningsavgifter för flyget, stärkt miljöstyrning av förmånsvärdet för bilar, avståndsbaserat reseavdrag och konverteringsstöd för begagnade bilar vilket samtliga är åtgärder som Vänsterpartiet drivit utan stöd i riksdagen sedan många år tillbaka.

Handlingsplanen är dock som helhet otillräcklig av flera skäl. De åtgärder som ryms i planen är i stor omfattning oprecisa och uttrycker en viljeinriktning och dess effekter på utsläppen av växthusgaser är oklara. En handlingsplan borde vidare fokusera på just handling, men ändå väljer regeringen att begrava de skarpaste åtgärderna i nya utredningar. I allt väsentligt vet vi vad som behöver göras. Att tillsätta så många nya utredningar och låta dem löpa under en stor del av mandatperioden innebär att vi förlorar tid och momentum.

Handlingsplanen är även utan ambition att hantera klimatkrisen med rättviseperspektiv. Detta blir särskilt tydligt i regeringens hantering av beskattning där integrering av klimatpolitiken är helt utan ambition att stärka jämlikheten.

Vänsterpartiet anser att en sådan inriktning är förödande för möjligheterna till en framgångsrik klimatomställning. En jämlikare fördelning av resurser är en förutsättning för att en kraftigt minskad total resursanvändning ska kunna kombineras med en hög materiell standard för alla, såväl i Sverige som globalt. Omställning 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. 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.

Regeringen har lagt fram en klimathandlingsplan för den här mandatperioden, men i handlingsplanen finns ingen beräkning för hur mycket utsläppen kommer att minska. Det är besynnerligt och stärker tyvärr bilden av att regeringens plan är mer av ett inriktningsbeslut än de skarpa åtgärder som vi är i så skriande behov av. Regeringen bör skyndsamt återkomma med en beräkning av hur stora utsläppsminskningarna beräknas bli som en följd av handlingsplanen. 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 att tillföras handlingsplanen.

4.1 Tvärsektoriella åtgärder

4.1.1 Myndigheter och statliga bolag ska verka i enlighet med klimatmål

Vänsterpartiet välkomnar regeringens bedömning att all relevant lagstiftning ses över för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag. Vänsterpartiet anser dock att styrningen även bör omfatta våra statliga myndigheter och bolag. Regeringen bör ges i uppdrag att tillse att förordningar, direktiv och ägarinstruktioner till myndigheter och statliga bolag är i enlighet med det klimatpolitiska ramverket. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.1.2 Samhällsmål i enlighet med klimatmålen bör åtgärdas skyndsamt

Vi anser inte att regeringen ska avvakta tills översyn av respektive samhällsmål omformuleras för att vid behov justera dessa så att de är förenliga med klimatmålen. Klimatet kan inte vänta. Regeringen bör ges i uppdrag att senast 2020 föreslå nya formulerade samhällsmål som är förenliga med klimatmålen i de fall behov föreligger. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.1.3 Sverige bör anta klimatmål om nollutsläpp senast 2040

Sverige har ett långsiktigt klimatmål att senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Regeringen har även tillsatt en nationell samordnare för att fördjupa arbetet med initiativet Fossilfritt Sverige. Initiativet samlar aktörer från näringslivet, kommuner, regioner och organisationer. Vänsterpartiet vill öka ambitionen vad gäller när målet om nollutsläpp av fossila växthusgaser senast ska vara uppnått. I den mån Vänsterpartiet i riksdagen inte får stöd för en sådan ökad målsättning avser vi

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 köp av utsläppskrediter.

Sverige ska senast år 2040 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 anförs om klimatmål för nollutsläpp av växthusgaser till senast år 2040 bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.1.4 Klimatmål bör uppnås genom egna nationella utsläppsminskningar

Den borgerliga regeringens inriktning var att så mycket som en tredjedel av utsläppsminskningen skulle kunna ske i form av investeringar i andra EU-länder eller flexibla mekanismer. De socialdemokratiskt ledda regeringarna har ambitionen att klimatmålet 2020 ska nås genom nationella insatser. Vi välkomnar att man intagit en mer ambitiös hållning till etappmålet men anser att det enda hållbara förhållningssättet är att besluta att det ska nås helt och hållet genom enbart nationella insatser.

Mekanismen för ren utveckling (Clean Development Mechanism, CDM) är en av Kyotoprotokollets två projektbaserade mekanismer. Dess uttalade mål är att bidra till en hållbar utveckling i utvecklingsländer och samtidigt hjälpa industriländer att nå sina klimatmål. CDM tillkom emellertid inte för att i första hand öka takten i utsläppsminskningarna utan i stället för att flytta genomförandet av redan beslutade åtgärder från industriländerna till platser där de är billigare att genomföra. Det innebär att rika länder genom investeringar i CDM-projekt kan köpa utsläppskrediter från fattiga länder och sedan tillgodoräkna sig dessa som sina egna utsläppsminskningar.

I sin argumentation brukade den borgerliga regeringen hävda att dess köp av utsläppskrediter var ”stöd till utvecklingsländer”, vilket är missvisande då syftet inte var att stödja utvecklingsländer utan att köpa sig fri från att vidta klimatåtgärder på hemmaplan. Metoden har allvarliga brister. CDM innebär att nödvändiga investeringar på hemmaplan uteblir och risken är stor att klimatmål inte nås. Riksrevisionen har granskat den svenska stora användningen av CDM och fört fram befogad kritik i rapporten ”Klimatinsatser utomlands – statens köp av utsläppskrediter”, RiR 2011:8. Vi välkomnade rapporten och ser skäl för att åter genomföra en stor utvärdering av

utsläppskrediterna. Sedan dess har även Dagens Nyheter i en initierad reportageserie nyligen avslöjat stora missförhållanden vid nyttjande av utsläppskrediter.

Vi menar att internationella klimatinvesteringar är nödvändiga men att dessa inte bör användas för att nå det nationella klimatmålet. I stället för köp av utsläppskrediter med tveksam miljöeffekt vill Vänsterpartiet driva en politik för kraftfulla klimatinvesteringar i utvecklingsländerna. Det ska vara investeringar som bidrar till nya minskningar av utsläppen och som inte ska användas för att nå vårt nationella klimatmål. Mot bakgrund av det anförda anser Vänsterpartiet att Sveriges köp av utsläppskrediter via CDM för att uppnå det nationella klimatmålet ska upphöra.

Etappmålet om utsläppsminskning till 2020 för den icke-handlande sektorn ska uppnås genom nationella insatser för utsläppsminskningar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet har länge förespråkat en lagreglering för att nå nationella klimatmål genom utsläppsminskningar inom landet som omfattar utsläpp inom såväl den handlande som den icke-handlande sektorn. Ett klimatpolitiskt ramverk kan rätt utformat stärka Sveriges möjligheter att ta ansvar för våra historiska utsläpp och bidra till att förverkliga Parisavtalets målsättningar. Vi välkomnar därför att riksdagen beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk som utgår från ett långsiktigt tidsatt utsläppsmål och som regleras i en klimatlag. Vänsterpartiet anser dock att det antagna klimatpolitiska ramverket har brister för att vara i enlighet med Parisavtalets ambitioner och i styrningen för att minska utsläppen från vår konsumtion.

För att i tid bidra till att den globala temperaturhöjningen begränsas till maximalt 1,5 grader anser Vänsterpartiet att Sverige måste skärpa sina nationella utsläppsminskningssmål till år 2030 och 2040.

Vänsterpartiet anser inte att utsläppsmålen för den icke-handlande sektorn till 2030 och 2040 ska kunna nås genom "flexibla mekanismer". Det innebär att delmålen för 2030 och 2040 på 63 respektive 75 procent lägre utsläpp kan nås genom sådana åtgärder som t.ex. uppköp av utsläppskrediter i andra länder med upp till 8 procentenheter av målet. Vänsterpartiet anser att kompletterande åtgärder öppnar för att Sverige riskerar att tappa fokus på egna nödvändiga utsläppsminskningar och till del får förlita sig på åtgärder med osäker klimatnytta. Dessutom kan beroendet av "flexibilitet" få till konsekvens att Sverige i internationella sammanhang kommer att drivas på för en fortsatt användning av osäkra utsläppskrediter i stället för att de industrialiserade staterna tar ansvar för sina historiska utsläpp genom utsläppsminskningar på hemmaplan.

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.

4.1.5 Klimathandlingsplanen bör innehålla kvantifierbara åtgärder

Regeringens klimathandlingsplan är av flera skäl svår att utvärdera. Den är delvis allmänt hållen och saknar i många fall tidsättning för när åtgärder ska genomföras. Därutöver saknas uppskattning för i vilken utsträckning åtgärderna minskar utsläpp av växthusgaser. Vänsterpartiet anser att det är nödvändigt att handlingsplanen innehåller uppskattning om i vilken utsträckning åtgärderna minskar utsläppen. Vi anser att åtgärderna sammantaget i klimathandlingsplanen bör leda till utsläppsminskningar på minst 20 procent under mandatperioden samt årliga utsläppsminskningar på minst 6 procent.

Regeringen bör återkomma med en klimathandlingsplan som är kompletterad med kvantifierbara åtgärder som minskar utsläppen med minst 6 procent per år och sammanlagt minst 20 procent under mandatperioden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.1.6 Klimathandlingsplanen bör utökas med åtgärder för ökad jämlikhet och jämställdhet

Handlingsplanen är helt utan ambition att hantera klimatkrisen med rättviseperspektiv. Vänsterpartiet anser att en sådan inriktning är förödande för möjligheterna till en framgångsrik och hållbar klimatomställning. I ett jämlikt samhälle, där människor litar på att alla gör sin beskärda del, ökar förutsättningarna att alla deltar i omställningen. Det är de med högst inkomster som genom sin makt och sitt sätt att leva orsakar störst utsläpp. När en större andel av ekonomin går till gemensamma investeringar, i stället för att gynna höginkomsttagares överkonsumtion, skapas möjligheter att minska klyftor samtidigt som utsläppen minskar från den privata konsumtionen.

Regeringen bör återkomma med förslag under mandatperioden som kompletterar klimathandlingsplanen genom samlade åtgärder för ökad jämlikhet och jämställdhet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2 Prissättning av växthusgasutsläpp

4.2.1 Fasa ut de klimatskadliga subventionerna

De potentiellt miljöskadliga subventionerna i Sverige uppskattas till ett belopp av ungefär 60 miljarder kronor i Naturvårdsverkets uppdaterade kartläggning 2017. I Naturskydds-föreningens rapport Avskaffa klimatskadliga subventioner (2018) uppskattas de renodlade klimatskadliga subventionerna till cirka 30 miljarder kronor. Utfasning av miljöskadliga subventioner har diskuterats i flera internationella processer, bl.a. inom EU, OECD och G20. Enligt den europeiska kommissionens ”Färdplan för ett resurseffektivt Europa” ska miljöfarliga subventioner fasa ut till 2020.

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 samhällligt 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.

Naturskyddsföreningen konstaterar i sin rapport att nedsatta skatter för fossila bränslen är den enskilt största typen av subvention. Man anser att energiskatten för diesel till fordon ska höjas till samma nivå som energiskatten för bensin, samt att samtliga nedsättningar av energi- och koldioxidskatter för användning av fossilt bränsle inom industri, kraftvärmeverk, gruvindustri, sjöfart samt jord-, skogs- och vattenbruk ska tas bort. Naturskyddsföreningens bedömning är att merparten av alla klimatskadliga subventioner bör kunna avvecklas senast till slutet av mandatperioden år 2022. I budgetpropositionen för 2018, som regeringen lade fram i samarbete med

Vänsterpartiet, framgår att miljöskadliga subventioner behöver fasas ut såväl i Sverige som globalt.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på utfasning av klimatskadliga subventioner med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet delar Naturskyddsföreningens bedömning att de flesta klimatskadliga subventioner är möjliga att avveckla under mandatperioden. För att Sverige ska kunna bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna är det angeläget att påskynda övergången till förnybara bränslen genom att fasa ut befintliga skatteundantag för användning av fossila bränslen. Regeringen ska under nuvarande mandatperiod återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2.2 Glesbygden bör kompenseras för höjda drivmedelsskatter

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. Det är helt nödvändigt att införa kompensatoriska åtgärder för de med låga inkomster i glesbygden som saknar alternativ till bilen. Det kan bl.a. göras genom att stärka möjligheterna till kollektivtrafik i glesbygd, införa konverteringsstöd till befintliga bilar och förändra reseavdraget. Glesbygden bör ekonomiskt kompenseras för höjda skatter på bensin och diesel genom att pengar återförs för att stimulera en hållbar klimatomställning. Regeringen bör återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygdens omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2.3 EU:s handelssystem för utsläppsrätter måste skärpas

Vänsterpartiet anser att målsättningen för koldioxidminskningen måste skärpas genom att taket för koldioxidutsläppen från Europas industrianläggningar skrivs ned ytterligare. Ett minipris på utsläppsrätter bör införas så att konjunkturrelaterade efterfrågeminskningar eller en underskattning av industrins möjligheter att sänka sina utsläpp inte saktar ned omställningen. Dessutom behöver systemet förändras i grunden även till formen. Alla utsläppsrätter ska auktioneras ut och inkomsterna från detta

tillfalla medlemsländernas klimatarbete. Sverige bör inom EU verka för att en sådan reformering i grunden görs av EU:s handelssystem med utsläppsrätter.

Vad som ovan anförs om reformering av EU:s utsläppshandelssystem bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2.4 Skatter bör öka jämlikheten och främja hållbart resursutnyttjande med låg klimatpåverkan

Hela samhället behöver ställas om för att hantera klimatkrisen. Klimatförändringen innebär en grundläggande samhällskris som vi bara kan lösa tillsammans. 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 investeringar. Målsättningen med Vänsterpartiets skattepolitik är att trygga välfärden, öka jämlikheten, få fler människor i arbete och skapa förutsättningar för en hållbar utveckling. Klimatåtgärder måste gå hand i hand med att minska sociala och ekonomiska klyftor. Vänsterpartiet ser i likhet med regeringen behov av höjda miljö- och klimatskatter men delar inte bedömningen att dessa enbart ska växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Vi saknar inriktning för att minska klyftor och för att stärka de klimatsmarta alternativen. En grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot skatter för ökad jämlikhet och jämställdhet samt hållbart resursutnyttjande. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2.5 Regeringen bör aktivt verka för fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel

Utsläppen från transportsektorn ökar i en tid då de måste minska kraftigt. En ökad användning av hållbara förnybara drivmedel i stället för fossila kan snabbt minska våra utsläpp av växthusgaser. Förnybara drivmedel kan också produceras i Sverige och bidrar då till arbetstillfällen och stärkt försörjningstrygghet jämfört med import av fossila drivmedel där vårt land gör sig beroende av diktaturer och osäkra stater långt från våra gränser. I dag kör kollektivtrafiken i Sverige till 90 procent med förnybara bränslen eller el. Tusentals bilister och företag kör sina fordon på förnybara drivmedel som biodiesel, etanol och biogas. Företag som Swedavia, Södra och Arla har inom regeringens klimatinitiativ Fossilfritt Sverige åtagit sig att ha helt fossilfria transporter före 2030. Där kommer förstås förnybara drivmedel att spela en viktig roll. För att främja fortsatt användande av förnybara drivmedel har Sverige haft ett undantag från

EU:s statsstödsregler, och vi har kunnat ha en skattenedsättning på förnybara drivmedel som etanol, biogas och biodiesel. Detta har gjort drivmedlen billigare vid pump än vad som annars hade varit fallet.

Nu vill EU ta bort det här skatteundantaget. Skulle det ske skulle priset vid pump bli flera kronor dyrare per liter, och en stor del av kollektivtrafiken skulle tvingas gå tillbaka till fossila drivmedel. Åkerier och privatpersoner skulle få det svårare att ställa om. Kostnaderna bara för kollektivtrafiken skulle öka med 1 miljard kronor per år, och utsläppen skulle öka med 1,5 miljoner ton årligen.

Vänsterpartiet delar regeringens bedömning i propositionen att Sverige bör fortsätta verka för att energiskattedirektivet och andra relevanta delar av EU:s regelverk ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser. Men vi anser att denna inriktning är alltför diffus för att fortsätta att värna de nationella åtgärder vi fortsatt vill använda för att stimulera de klimatsmarta alternativen. Regeringen ska aktivt verka för att Sverige som medlemsland inom EU tillåts förlänga skattebefrielse för biodrivmedel efter 2020. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.3 Finansmarknaden

4.3.1 Sverige bör införa en grön statlig investeringsbank

Sverige har ett stort behov av ökade investeringar för en grön omställning. Det statliga ägandet behöver samtidigt utökas och utvecklas för att vi demokratiskt ska kunna styra samhällsutvecklingen i en hållbar riktning. Det behövs en statligt grön investeringsbank för att öka investeringar i hållbara lösningar där marknadens kortsiktiga vinstinriktning inte förmår täcka de långsiktiga behoven. Vi menar att det är fullt möjligt att kombinera dessa investeringar med god avkastning. Storbritannien inrättade 2012 en statlig grön investeringsbank (dessvärre nu privatiserad av Toryregeringen). På kort tid mobiliserade den stora investeringsbelopp främst i de tre huvudområdena havsbaserad vindkraft, energieffektivisering och avfallshantering och bidrog till stora utsläppsminskningar.

En statlig investeringsbank i Sverige skulle med egna medel och genom att mobilisera offentligt och privat kapital kunna leda utvecklingen mot fler investeringar i t.ex. klimatsmart infrastruktur, förnybar energi, klimatanpassning och annat som bidrar till omställningen. En statlig grön investeringsbank kan också fylla det tomrum på tillväxtkapital som många små och medelstora svenska miljöteknikföretag i dag upplever när de vill växa. Investeringsbanken bör bl.a. ha till uppgift att på

affärsmässiga grunder utveckla dessa svenska miljöteknikföretag genom lånefinansiering till låg ränta. Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2016 att man skulle se över möjligheterna att inrätta ett sådant lånegarantiinstrument i syfte att förbättra förutsättningarna för gröna investeringar med den brittiska gröna investeringsbanken Green Investment Bank (GIB) som förebild. Det är mycket angeläget att detta arbete nu kommer framåt. För att underlätta omställningen anser Vänsterpartiet att Sverige senast vid utgången av 2021 ska ha inrättat en grön statlig investeringsbank med minst 100 miljarder kronor i eget kapital.

Regeringen bör senast 2021 tillse att förutsättningarna för att inrätta en grön statlig investeringsbank är utredda. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.3.2 AP-fonderna ska förvaltas hållbart utan investeringar i fossilindustrin

Med anledning av proposition 2017/18:271 Ändrade regler för Första-Fjärde AP-fonderna antogs ett nytt mål för placeringsverksamheten. Första-Fjärde AP-fonderna ska förvalta fondmedlen på ett föredömligt sätt genom ansvarsfulla investeringar och ansvarsfullt ägande. Regeringen anförde vidare att vid förvaltningen ska särskild vikt fästas vid hur en hållbar utveckling kan främjas utan att det görs avkall på det övergripande målet för placeringsverksamheten. Regeringen motiverade det nya målet med att det bör finnas en förväntan på att Första-Fjärde AP-fonderna, som statliga myndigheter och förvaltare av statliga pensionsmedel, aktivt arbetar med att integrera ESG-frågor (eng. "Environment, Social and Governance") vid förvaltningen av fondmedlen. Med "Environment" avses t.ex. bolagens inverkan på miljö och klimat (miljöaspekter). Med "Social" avses frågor som rör socialt ansvarstagande, t.ex. mänskliga rättigheter, arbetstagar rättigheter och likabehandling (sociala aspekter). Med "Governance" avses frågor som rör styrningen av ett bolag, t.ex. aktieägares rättigheter och frågor om ersättningar till ledande befattningshavare (bolagsstyrningsaspekter).

Vänsterpartiet anser att det är bra att regeringen införde ett nytt mål för placeringsverksamheten om föredömlighet och ansvarsfulla investeringar. Men vi ifrågasätter om det kommer att göra så stor skillnad. För samtidigt som det nya målet införs slår regeringen fast att ESG-frågor ska främjas utan att göra avkall på det övergripande målet för placeringsverksamheten. Man skriver också: "Att beakta dessa aspekter är en självklar del av en modern förvaltningsstrategi i syfte att motverka risker och öka avkastningen i de fall det finns ett samband mellan avkastning och beaktande av ESG-frågor." Formuleringen kan tolkas som att det bara är intressant att beakta ESG-

frågor i de fall beaktandet av dessa kan förväntas ha en positiv effekt på avkastningen. Detta visas inte minst av att AP-fonderna gjorde nya investeringar i kolbolag under förra året, efter det att de nya reglerna trädde i kraft.

Vänsterpartiet anser att det bör ställas betydligt tydligare krav på AP-fonderna avseende miljö och etik. Därför föreslår vi en starkare styrning för att bl.a. förhindra investeringar i klimatskadlig verksamhet. Vi anser att AP-fondernas placeringar ska vägledas av följande riktlinjer avseende miljö och etik.

- Miljömässiga och etiska hänsyn ska likställas med målet om hög avkastning.
- AP-fonderna ska inte göra några nyinvesteringar i kol, olja eller fossilgas.
- AP-fonderna ska avveckla befintliga investeringar i fossilindustrin inom 5 år.
- Samtliga AP-fonder ska ha kvantitativa mål för investeringar i förnybar energi.
- Samtliga AP-fonder ska redovisa beräknade utsläpp av växthusgaser för sina investeringar.
- AP-fonder ska inte investera i bolag som använder skatteparadis för att undgå beskattning.
- AP-fonderna måste följa folkrätten och inte investera i företag och bolag med investeringar på ockuperat område.

Vad som ovan anförs om nya riktlinjer för AP-fonderna avseende miljö och etik bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.4 EU:s utsläppshandelssystem

4.4.1 EU bör anta mål om nollutsläpp till senast 2040

Vänsterpartiet delar regeringens bedömning att EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) bör skärpas ytterligare. Systemet styr i dag inte mot nettonollutsläpp i den handlande sektorn förrän 2057 och är därmed långt ifrån att vara i linje med Parisavtalets 1,5-graders mål och våra nationella mål. Av detta skäl föreslår vi tidigare i motionen att Sverige ska verka för åtgärder som skärper utsläppshandelssystemet.

EU-kommissionen har föreslagit att EU senast 2050 ska ha uppnått målet om klimatneutralitet. Vi anser inte heller att en sådan målsättning är förenlig med 1,5-graders målet och vi anser att Sverige bör verka för att EU antar målsättning om nollutsläpp till senast 2040, innebärande att målet ska nås fullt ut genom utsläppsminskande åtgärder inom EU.

Regeringen bör verka för att EU antar målsättning om nollutsläpp till senast 2040. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.5 Konsumtionsbaserade utsläpp

Vänsterpartiet välkomnar att regeringen i handlingsplanen nu tar ett initiativ för att bereda mål för konsumtionsbaserade utsläpp. Detta är ett förslag som Vänsterpartiet, i likhet med miljö- och klimatrörelsen, drivit i åtskilliga år. I regeringens klimathandlingsplan saknar vi dock fortsatt 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, där särskilt det importerade köttet har ökat kraftigt i Sverige de senaste decennierna även om trenden något verkar ha brutits de senaste åren. Utsläppen som orsakas av varje svensks matkonsumtion uppgår till omkring 1,8 ton koldioxidekvivalenter, där den absolut största delen kommer från animalier. 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. 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 resurssnåla 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.

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. Vidare berörde Miljömålsberedningen (2016) köttkonsumtionens utsläpp, men lade inte fram något konkret förslag om målsättning för minskad konsumtion. Beredningen konstaterade att det står varje regering fritt att föreslå konkreta mål för hur bl.a. köttkonsumtionens utsläpp ska minska. 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 2025, 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 vegonorm. Med konceptet vegonorm 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 i 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.

4.6 Lokalt och regionalt klimatarbete

4.6.1 Inför gröna res- och transportplaner

Gröna res- och transportplaner innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp om att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Det har både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet.

Utvärderingar av införda gröna resplaner visar på goda effekter i form av exempelvis minskat bilresande och friskare personal. Det kan sålunda fungera som ett effektivt styrmedel för att binda samman trafikplanering med stadsplanering för hållbara resor och godsleveranser med låg klimatpåverkan.

I dag finns dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Redan i utredningen *Bilen, biffen och bostaden* (SOU 2005:51) föreslås att kommuner ska få denna möjlighet och det nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan, bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy.

I *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017)*, som ett stort antal myndigheter tagit fram på regeringens uppdrag, föreslås att möjligheten om en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner utreds.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 en översyn om lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med nyetableringar.

Betänkandet *Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling* av utredningen *Samordning för bostadsbyggande* presenterades 2019. Den konstaterar att fördelarna överväger för att införa krav på transportplaner. Även *Klimatpolitiska rådet* föreslår i sin rapport 2019 att kommunerna bör ges rätt att ställa krav på s.k. gröna transportplaner från exploatörer, verksamhetsutövare och fastighetsägare vid nyetablering eller väsentligt ändrad verksamhet. *Klimatpolitiska rådet* menar att detta kan ske genom ett samlat paket av stimulanser och åtgärder för att uppmuntra anställda och kunder att resa mer hållbart. Trots detta föreslår regeringen i handlingsplanen inga konkreta åtgärder för att införa gröna transportplaner och därmed stärka kommunernas mandat och redskap för att främja fossilfria transporter.

Vänsterpartiet har under många år föreslagit att kommunerna ska ges möjlighet att ställa krav på transportplaner för att få mer hållbara resor och transporter. Vi ser betydande vinster i form av lokala utsläppsminskningar med att införa gröna transportplaner. Då regeringen ännu inte kommit med något konkret förslag på området, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft förslaget, ser vi behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att det inte riskerar att ytterligare skjutas upp.

Regeringen bör återkomma med förslag på lagstiftning senast 2021 som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.6.2 Regeringen bör införa riktat stöd för att offentliga byggnader ska kunna bidra till energiomställningen

Vänsterpartiet anser att det offentliga ska gå före i energiomställningen. Det stärker hållbarhetsarbetet i kommuner och regioner och kan därmed fungera som en motor för omställning i hela samhället. I dag finns möjlighet att få statligt stöd från Klimatklivet för satsningar med sådan inriktning men stödet är begränsat i omfattning och ett generellt stöd saknas som också är lätt att söka för mindre kommuner. Vänsterpartiet har i sitt budgetförslag för 2020 satsat 500 miljoner kronor på statligt stöd för att t.ex. skolor och sjukhus ska få möjlighet att installera sol- och vindkraft.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med riktat statligt stöd för att offentliga byggnader ska kunna installera produktion av förnybar energi. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.7 Industri

4.7.1 Vassare miljöbalk för våra klimat- och miljömål

Vänsterpartiet välkomnar att regeringen har för avsikt att tillsätta en utredning i syfte att miljöbalken ska anpassas för att utgöra ett effektivt verktyg för att nå klimatmålen. Vi har tidigare i riksdagen lyft detta behov i riksdagen och både Klimatpolitiska rådet och Naturvårdsverket har i sina rapporter som föregått regeringens handlingsplan lyft 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 dominerade utmaningar att lösa på miljöområdet: klimatkrisen och utarmningen av biologisk mångfald med 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 2021 återkomma med 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.

4.7.2 Lagstifta om ökat producentansvar och standardisering av plasttyper

Plast har, förutom en rad negativa effekter för miljö och klimat, även fördelar och är mycket användbart, t.ex. inom sjukvården. Plast ska därför användas där det är mest

lämpligt. För att få till stånd en hållbar plastanvändning krävs därför, förutom att användning av plast minskas, att så mycket som möjligt av använd plast kan återanvändas och återvinnas och att råvara av plast blir mindre fossilberoende. I dag konsumerar vi dock en stor mängd plast i Sverige som inte är möjlig att vare sig återanvända eller återvinna. Ibland innehåller plastprodukter ämnen som är miljö- och hälsoskadliga vilket gör att de inte lämpar sig för materialåtervinning men i många fall beror det på att plastprodukterna består av så olika typer av plast att materialåtervinning inte är möjlig. Det är en ohållbar situation som enligt Vänsterpartiets uppfattning måste åtgärdas genom att högre krav ställs på producenterna. Även om EU har antagit en i delar ambitiös handlingsplan för den cirkulära ekonomin får det inte begränsa vår nationella rådighet för skyndsamma nödvändiga åtgärder.

Regeringen bör återkomma med förslag på lagstiftning med krav på ökat producentansvar samt krav på standardisering av plasttyper så att ökad återanvändning och återvinning möjliggörs. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.7.3 Inför förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas

Vänsterpartiet välkomnar att regeringen anser att prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas bör förbjudas. Vänsterpartiet har länge föreslagit riksdagen ett sådant förbud. I handlingsplanen framgår att frågan bereds inom Regeringskansliet samt att regeringen bedömer att ett förbud bör införas och en ny lagstiftning planeras träda i kraft den 1 januari 2022. Det finns således inget bindande vid att regeringen kommer att återkomma med lagstiftning som förbjuder denna fossila verksamhet under mandatperioden. Vi anser att klimathandlingsplanen bör tydliggöra att förbud för ny exploatering av fossil energi ska införas inom mandatperioden.

Lagstiftning innebärande förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas ska införas senast 2022. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.7.4 Stärk återvinningen av elbatterier från elbilar

Vi delar regeringens uppfattning att produktionen av batterier i dag sker med bristande social och ekologisk hållbarhet och med hög insats av fossil el. En svensk batteriproduktion är därför av flera skäl välkommen. IVL Svenska Miljöinstitutet har på uppdrag av Energimyndigheten 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 tycks öka linjärt med batteriets storlek. I stor skala saknas också återvinningssystem. Studien konstaterar att det är stora skillnader i utsläpp men att det finns 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 miljöfördelar 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 tidigt för att förhindra att en del av miljövinsten äts upp av batteritillverkning och bristande återvinning.

Regeringen bör senast 2021 återkomma med förslag på styrmedel som ger ökat incitament för att återvinna elbatterier från elbilar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

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.

4.7.5 Åtgärder bör vidtas för att förhindra import av batterimetaller som inte är producerade socialt hållbart

Vänsterpartiet anser att produktion av elbatterier, likväl som produktion av drivmedel, ska ske socialt och miljömässigt hållbart. Vi anser inte att det borde vara möjligt att import sker till Sverige eller inom EU av mineraler och metaller som inte producerats hållbart för människor och miljö. För att kunna spåra att mineraler inte kommer från länder som t.ex. Kongo med fruktansvärda konsekvenser för människor måste spårbarhet och hållbarhetsmärkning tas fram. Sverige har också ett nationellt ansvar att själva utvinna metaller och mineraler hållbart för att möta ökad efterfrågan. Regeringen bör senast 2021 återkomma med förslag på åtgärder för att förhindra import av batterimetaller som inte är producerade hållbart. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.8 El- och värmesektorn samt avfall

4.8.1 Skapa möjligheter till skattereduktion för produktion av förnybar energi även för de som bor i lägenheter

Sedan 2015 slipper villaägare energiskatt på den el de själva producerar för eget bruk. Det är ett utmärkt sätt att öka produktionen av förnybar energi i form av t.ex. solel. Vi anser att samma möjligheter ska finnas för de som bor i lägenhet, i enlighet med den utredning som regeringen själv tillsatte om detta (direktiv M2017/02099/Ee). Detta skulle gynna andelsägd förnybar energiproduktion och stärka rättviseperspektivet. Andelsägarna skulle få en skattereduktion för den el som de genom föreningen producerar och som de förbrukar i sina lägenheter. Regeringen bör återkomma med ett förslag till riksdagen om en breddad skattereduktion till de som bor i lägenhet, oavsett upplåtelseform, och vill producera förnybar el tillsammans för sin egen förbrukning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.8.2 En nationell plaststrategi med åtgärder och regleringar för att minska de negativa klimat- och miljöeffekterna av plast

Regeringen gör i handlingsplanen bedömningen att en nationell strategi för cirkulär ekonomi bör tas fram samt att utvecklingen av en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi bör stärkas. Vänsterpartiet ser positivt på inriktningen men vill betona vikten av att framarbetade strategier med nödvändighet bör innehålla konkreta åtgärder och regleringar. Regeringen har tillsatt en rad utredningar samt uppdrag till berörda myndigheter för att utforma lämpliga åtgärder i denna riktning. Vi välkomnar detta men saknar tydlighet i handlingsplanen när det gäller i vilken utsträckning åtgärder kommer att föreslås till riksdagen från regeringen. Vi ser särskilt behov av detta tydliggörs för att minska de negativa miljö- och klimateffekterna av plastanvändningen.

Regeringen bör återkomma med förslag på en nationell plaststrategi senast 2021 med åtgärder och regleringar för att minska de negativa klimat- och miljöeffekterna från plast. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Enligt EU:s direktiv ska förbrukning av plastbärkassar minska för att förbättra miljön och effektivare nyttja våra resurser. I Sverige införde regeringen en ny förordning 2016 om plastbärkassar för att minska förbrukningen av plastbärkassar. Riksdagen beslutade 2017 att butiker och restauranger ska informera om plastkassars miljöpåverkan och medverka till att förbrukningen ska minska. I Sverige förbrukade vi 102 plastbärkassar per person 2018. Målet till 2025 är 40 plastkassar per person och år. Statistik från 2017 visar att endast 40 procent av den sålda plasten material återvanns.

Enligt Håll Sverige Rents skräpprapport kommer plastpåsar på sjunde plats bland det vanligaste skräpet längs våra stränder.

Vänsterpartiet anser att det krävs kraftigare reglering av plastbärkassar för att minska dess miljöpåverkan. Vi anser att användning av plastbärkassar bör avskaffas. Att främja biobaserade plaster i stället för fossilbaserade plaster kan vara motiverat i en del fall för att minska plastförbrukningens miljöpåverkan och minska beroendet av fossila råvaror som råolja och naturgas. Inte heller biobaserade plastpåsar bryts dock ned och förorsakar skada på ekosystemen även de. Det finns biologiskt nedbrytbar plast, som kan vara tillverkad av både förnybar och fossil råvara, men dessa kräver speciella förhållanden för att brytas ned. Skatt på plastbärkassar ska införas 1 mars 2020. Vi välkomnar att initiativ tas av regeringen för att med starkare styrmedel minska användningen men menar att det är otillräckligt. Ett flertal länder har valt att införa förbud mot plastbärkassar och vi anser att Sverige bör ansluta sig till dessa länder.

Sverige bör införa ett förbud mot plastbärkassar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.9 Skogsbruk och annan markanvändning

4.9.1 Öka kolsänkan i skog och mark och bevara och stärk den biologiska mångfalden

Vänsterpartiet delar regeringens bedömning att en hållbar markanvändning som möjliggör att fossila material och fossila bränslen kan ersättas med förnybara produkter är betydelsefull för en växande bioekonomi. Vi välkomnar även regeringens bedömning att detta bör ske samtidigt som långsiktiga kolsänkor bevaras över tid, biologisk mångfald värnas och ekosystemtjänster vidmakthålls. Vänsterpartiet efterlyser dock, nationellt och inom EU, målsättningar och åtgärder för att dessa för klimatet och ekosystemen nödvändiga perspektiv blir förenliga och klimatpolitiken hållbar.

Regeringen bör senast 2021 återkomma med förslag på ett kompletterande långsiktigt mål om att öka kolsänkan i skog, mark och vattenmiljöer samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör verka för att införa ett kompletterande långsiktigt mål om att öka kolsänkan i skog, mark och vattenmiljöer inom EU samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör återkomma med förslag på strategi för hur den svenska skogen ska bevaras och brukas för att stärkas som kolsänka och kollager samt konkretisera hur ersättning av icke-förnybara material kan genomföras resurseffektivt samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras och stärks. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.10 Jordbruk

Regeringen gör i handlingsplanen bedömningen att en utredning bör tillsättas som ska föreslå åtgärder för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk. Det är en påfallande passiv ingång för att genomföra åtgärder som stärker vårt nationella jordbruks långsiktiga hållbarhet och konkurrenskraft. Vänsterpartiet föreslog i budgetförslaget för 2020 att produktion och förädling av växtbaserade livsmedel bör främjas genom ekonomiskt stöd. Detta kan ske genom stöd till utveckling av nya livsmedel, nya odlingsmetoder samt stärkt produktionsstöd för växtbaserade livsmedel. Ett förändrat klimat möjliggör även odling av nya grödor, och en mångfald av grödor minskar risker och jordbrukets sårbarhet. En ökad konsumtion av växtbaserade livsmedel samt minskad köttkonsumtion har stor betydelse för klimatomställningen och stärkta nationella produktionsvillkor kan därmed möta en växande efterfrågan genom stärkt självförsörjningsgrad av dessa livsmedel.

4.10.1 EU:s jordbrukspolitik är inte hållbar

I likhet med regeringen är Vänsterpartiet positivt till kommissionens ambition att stärka den gemensamma jordbrukspolitikerna inom EU. Vi menar dock att den är långt ifrån tillräcklig i det förslag som presenterats. Cap (Common Agricultural Policy) främjar ett storskaligt jordbruk med hög miljö- och klimatpåverkan. Intensiv animalieproduktion och monotona odlingslandskap ger negativa effekter för både klimat och biologisk mångfald. Stora stödbelopp hamnar hos stora godsägare och multinationella företag. Beräkningar har uppskattat att 80 procent av jordbruksstödet, som omfattar ungefär 40 procent av EU:s totala budget, går till den rikaste femtedelen av markägarna. Vänsterpartiet anser därför att EU:s jordbruksstöd måste förändras från grunden. En forskargrupp från en rad europeiska länder, bl.a. Sverige, har nyligen granskat det förslag som EU-kommissionen lagt fram och som ska gälla i EU efter 2020. I artikeln som publicerats i den vetenskapliga tidskriften Science får förslaget kraftig kritik. Man konstaterar att jordbruksstödet är föråldrat och att det i alltför hög omfattning fortsatt

handlar om att stötta produktion av livsmedel och säkra lantbrukarnas inkomster på bekostnad av att skydda klimat och miljö. Detta trots att EU genom internationella avtal har åtagit sig att arbeta för ett hållbart jordbruk, bevarad biologisk mångfald och för att bekämpa klimathotet. Forskargruppen konstaterar att Cap har potential att stödja minst nio av FN:s sjutton globala hållbarhetsmål men bidrar för närvarande bara till att uppnå två av dem. Det intensiva jordbrukandet pekats ut som en av de största orsakerna till minskningen av biologisk mångfald. Om hållbarhetsmålen ska tas på allvar av EU anser forskargruppen att det krävs en djupgående reform med bättre anpassade och delvis nya stödformer. Det som forskarna nu anser vara mest allvarligt är att EU vill behålla stödformer som redan visat sig vara ineffektiva, miljöskadliga och socialt orättvisa. I det sammanhanget lyfter man särskilt direktstödet (ibland kallat gårdsstödet) på 40 miljarder euro årligen. Stödet betalas ut till lantbrukare enbart baserat på hur stora arealer de odlar vilket leder till att 32 procent av pengarna hamnar hos 1,8 procent av de sökande och att miljönyttan blir mycket liten. Forskarna anser att stödet i stället i högre utsträckning ska användas till landsbygdsutveckling. Då kan ersättning ges för inkomstbortfall om lantbrukaren använder hållbara metoder som främjar biologisk mångfald och motverkar klimatkrisen.

Vänsterpartiet delar den kritik som den internationella forskargruppen framför om förslaget till ny jordbrukspolitik inom EU. Vi anser att det på sikt mest hållbara är att Sverige utformar sin egen nationella jordbrukspolitik. Så länge Sverige är en del av EU:s gemensamma jordbrukspolitik verkar vi för att stöden ska utformas i enlighet med hållbarhetsmålen. Vi vill bl.a. införa ett tak för hur mycket EU-stöd stora lantegendomar kan få samt avveckla EU:s subventioner till storskalig animalieindustri vilket skulle frigöra resurser. Vi anser att jordbruksstöden ska gå till åtgärder som främjar miljö, klimat, förbättrad djuromsorg och landsbygdsutveckling. Jordbruket måste bli ekologiskt hållbart och gårdsstödet motverkar i stora delar en sådan inriktning och bör därför tas bort eller minskas.

4.10.2 Genomför pilotstudie för livsmedelsproduktion med låg klimatpåverkan och stärkt beredskap

I Naturvårdsverkets Fördjupad utvärdering av miljömålen 2019 presenterade ett flertal myndigheter genom samverkan ett antal förslag till regeringen för att stärka möjligheterna att nå våra miljömål. Myndigheterna, däribland Naturvårdsverket, Skolverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarmakten, föreslår att en pilotstudie bör genomföras där naturbruksgymnasier testas att producera

beredskapslivsmedel löpande på ett hållbart sätt baserat på de lokala kretsloppen. Förslaget motiveras av att en fossil- och giftfri livsmedelsproduktion baserad på inhemsk tillverkning av insatsmedel dramatiskt skulle minska importberoendet och därmed öka motståndskraften mot störningar. De tekniska lösningarna för att ställa om till ett fossilfritt lantbruk finns i dag men det produceras inte tillräckliga mängder av vare sig alternativa drivmedel eller gödsel för att genomföra en omställning. Genom förslaget bedömer Naturvårdsverket att positiva effekter för miljön kan uppnås genom att det, förutom att lokal fossil- och giftfri produktion stimuleras, även kan stimulera genetisk mångfald samt användande av alternativa bruksmetoder.

Regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en pilotstudie där naturbruksgymnasier testat att producera beredskapslivsmedel löpande på ett hållbart sätt baserat på de lokala kretsloppen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11 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. 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 åtgärder än vad regeringen presenterar i klimathandlingsplanen och föreslår dessa nedan.

4.11.1 Ta fram en tidsbestämd handlingsplan för att nå fossilfria transporter senast 2035

Sverige har mål om nettonollutsläpp till 2045 vilket innebär att utsläppen från transportsektorn kommer att behöva vara noll senast detta år. Målet om 70 procent minskade utsläpp till 2030 inom transportsektorn är ett etappmål. Regeringen presenterade i april 2018 vad de kallar ”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 rekommenderar regeringen att formulera ett entydigt mål om fossilfria transporter senast år 2045 tillsammans med en tidsplan med tydliga beslut för att nå dit. Regeringen väljer i propositionen att inte följa Klimatpolitiska rådets rekommendation och har i stället tillsatt 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 2040 i samtliga sektorer i samhället och anser i enlighet med en sådan inriktning att transportsektorn bör vara fossilfri senast 2035. Regeringen ska senast 2021 återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.2 Inrikesflyget bör ingå i klimatmålet för transportsektorn till 2030

Sveriges klimatmål om att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 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. Vi välkomnar att regeringen nu i klimathandlingsplanen uppmärksammar att fler åtgärder krävs för att minska utsläppen inom flygsektorn och att regeringen avser att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram etappmål för att minska utsläppen inom flyget. Även om flyget ingår i EU:s utsläppshandelssystem ser vi dock fortsatt inga skäl till att inrikesflyget ska undantas från att ingå i klimatmålet för transportsektorn.

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

4.11.3 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.

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

4.11.4 Inför stoppdatum för fossila drivmedel 2035

Klimatpolitiska rådet rekommenderar att ett stoppdatum införs för försäljning av fossila drivmedel. Man anser att det är väsentligt att färdriktningen, slutmålet och tidsramen för omställningen till fossilfria transporter framgår tydligt för såväl privata investerare som statliga myndigheter och andra som har i uppdrag att genomföra politiken. Detsamma gäller för enskilda konsumenter. Tydlig information om vilka drivmedel som kommer att vara tillgängliga i framtiden är viktigt för att kunna fatta beslut om att köpa en ny bil under de närmaste åren. Det är också viktigt i ett längre perspektiv, för tillgången och priserna på användbara begagnade fordon. Därför anser Klimatpolitiska rådet att ett formellt slutdatum bör slås fast för försäljningen av fossila drivmedel och att det bör omfatta såväl vägtransporter som arbetsmaskiner. Vänsterpartiet delar Klimatpolitiska rådets uppfattning om behovet av att införa stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel men anser inte att frågan om ett stoppdatum i alla delar behöver utredas. Klimatkrisen kräver tydlig inriktning och målsättning nu. Vi menar att stoppdatum redan nu politiskt kan beslutas och att övriga delar i förslaget som teknisk utformning och eventuella undantag bör utredas.

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

4.11.5 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 biodrivmedel. Regeringen väljer även i denna fråga i klimathandlingsplanen att utreda och tar 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 till 2030 inom transportsektorn. Sverige ska införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Sverige ska inom EU verka för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.6 Klimatmålen ska vara målstyrande för vår infrastrukturplanering

Vänsterpartiet har i likhet med Naturvårdsverket och miljöorganisationerna i årtal uppmärksammat det orimliga med att vår infrastrukturplanering utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. En sådan planering möjliggör långsiktiga klimatförödande miljardinvesteringar i nya motorvägssatsningar som Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn samt ny flygplats i Sälen. Vi välkomnar att regeringen nu äntligen uppmärksammar denna problematik i handlingsplanen. Myndigheterna på området har nu i sin styrning och planering fått i uppdrag att verka för att etappmålet för inrikes transporter till 2030 ska nås. Regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet (för att stärka tillgängligheten) i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet (för trafiksäkerhet och miljö kvalitetsmål) för att klimatmålet ska nås. Etappmålet för inrikes transporter till 2030 inom miljömålssystemet ska även utgöra ett nytt etappmål för det transportpolitiska hänsynsmålet. Detta är enligt Vänsterpartiets uppfattning bra för att berörda myndigheter också ska verka för att våra klimatmål uppfylls men säkerställer inte att nuvarande och kommande infrastrukturplaneringar utformas med klimatmålen som ram. Regeringen bör återkomma med nödvändiga åtgärder så att transportinfrastrukturplaneringen utformas så att klimatmålen är målstyrande och att tillgängligheten utvecklas inom ramen för dessa samt i linje med andra transportpolitiska hänsynsmål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inom nuvarande investeringsplaner för transportsystemet med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.7 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. Regeringen bör till Trafikverket förtydliga hur myndigheten ska arbeta med 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.

Riksrevisionen har i 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. Ansvaret för att finansiera och implementera 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. I regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen i större

utsträckning ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som stärker steg 1- och steg 2-åtgärder men det saknas konkreta förslag som ska genomföras under mandatperioden. Regeringen bör senast 2021 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.

Riksrevisionens granskning visar att Trafikverket nästan alltid beskriver bristerna utifrån den specifika vägen eller järnvägen, vilket försvårar en helhetssyn. Regeringen bör till Trafikverket senast 2021 förtydliga vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Nuvarande planeringssystem bygger i hög grad på brister som identifieras från en lokal nivå, vilket enligt Riksrevisionens iakttagelser pekar på att det ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar. Detta riskerar att försvåra en planering som stärker våra möjligheter att uppnå antagna nationella klimatmål. Regeringen bör senast 2021 återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalys och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.8 Minska bilberoendet i tätorterna

Klimatpolitiska rådet uppmärksammar 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. I

klimathandlingsplanen presenterar regeringen inga nya åtgärder för denna inriktning. Regeringen bör senast 2021 återkomma med förslag på stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.9 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 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 ingångna besluten och avtalen gällande redan införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg ska ej beröras av ny lagstiftning. Regeringen bör ges i uppdrag att senast 2022 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.

4.11.10 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 byggd 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.

4.11.11 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 samfärdsel. Enligt väglagen måste också en väg i dag vara en väg för ”allmän samfärdsel” 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 samfärdsel 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 p.g.a. 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 samfärdsel samt att ansvaret för drift och underhåll av färdiga gång- och cykelvägar ska tydliggöras.

Regeringen bör återkomma med förslag på ändring av 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. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.12 Säker och framkomlig cykelinfrastruktur vid två-plus-ett-vägar

Staten har ett delat ansvar med kommuner 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 mötteseparering 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 insatserna 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.

4.11.13 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.

4.11.14 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 fortsatt 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 2021. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.15 Möjliggör medtagande av cykel vid resor med buss och tåg

Ett miljöanpassat 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 2022 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.

4.11.16 Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör införas senast 2021

Vänsterpartiet har under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. Regeringen har nu tillsatt en utredning som ska redovisa sitt uppdrag senast i april 2020. I regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen anser att ett nationellt biljettsystem bör införas senast 2022. Vänsterpartiet anser att det brådskar att genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör införas senast 2021. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

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

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 vilket är det regeringen gör. 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 (2019/20:2697) redovisar vi våra förslag på en sådan inriktning för år 2020. I klimathandlingsplanen framgår att regeringen gör bedömningen att punktligheten för svensk järnväg bör öka och kollektivtrafiken främjas men man redovisar inte några nya åtgärder för ökat statligt stöd för förbättrad och billigare kollektivtrafik och järnväg.

4.11.18 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 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.

Vänsterpartiets mål är 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 minskad miljö- och klimatpåverkan.

Regeringen bör återkomma med ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vi anser även att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik 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 det 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 utvecklande av den regionala järnvägstrafiken.

SJ AB:s ägardirektiv bör ändras senast 2021 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.

4.11.19 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. År 2018 uppgick Trafikverkets intäkter till 1 767 miljoner kronor från banavgifterna. Till år 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. Den 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 för 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. Regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för godstrafik på järnväg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.20 Stärk miljökompenserande system för järnvägen

Genom Vänsterpartiets budgetsamarbete med regeringen under föregående mandatperiod infördes miljökompensation för godstransportörer på järnvägen. 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. Stödets omfattning var dock enligt vår uppfattning alldeles för lågt och upphör dessutom år 2020. Vi vill därför förlänga miljökompensationen samt öka den med motsvarande medel som banavgifterna höjs den kommande treårsperioden. Vi föreslår

därför en miljökompensation på 500 miljoner kronor till år 2020. I vår motion för utgiftsområde 22 (2019/20:2697) redogör vi för vår ökade satsning.

I Danmark har, enligt uppgift från Branschföreningen Tågoperatörerna, banavgifterna närapå reducerats till noll genom det kompensationssystem som man tillämpat i över 10 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 risker och effekter av utsläppen av växthusgaser kan vara större än man trott. I Tyskland har den tyska motsvarigheten till Naturvårdsverket föreslagit ett värde på koldioxidutsläpp som är nästan dubbelt så högt som svenska myndigheters. Korrekta värderingar över de negativa effekter som utsläpp av växthusgaser orsakar samhället är grunden för att styrmedel ger tillräckliga incitament att genomföra överflyttning av passagerare och gods till mer klimatsmarta transporter där så är möjligt. Regeringen bör återkomma med förslag senast 2021 på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med incitament för att stärka transportköparens val för att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.21 Nationell handlingsplan för att nå fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken

En mängd utredningar och rapporter de senaste åren har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. Dit hör t.ex. betänkandet Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), regeringsuppdraget Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017) och Trafikverkets inriktningsunderlag inför antagandet av den nationella planen 2018-2029. År 2016 tog Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik genom uppdrag fram en rapport som redogör för möjligheterna till fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030. Rapporten konstaterar att det kommer att krävas betydande insatser för att nå en marknadsandel på 36 procent som är branschens målsättning för det motoriserade resandet. Detta skulle innebära en fördubbling om man utgår från en basnivå år 2006, vilket branschen gör, och då marknadsandelen var 18 procent. 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 år 2030. Regeringen bör återkomma till riksdagen senast 2022 med förslag på handlingsplan för

hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.22 Inför styrmedel som minskar bilberoendet och ökar resandet med kollektivtrafik

Vänsterpartiet anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. En stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris har visat sig vara ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhetssatsningar som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar samt en ökad täckningsgrad för kollektivtrafik med sänkt taxa ger ett större antal resenärer till kollektivtrafiken. Genom att resandet med kollektivtrafik ökar i hög grad med en sådan kombinerad satsning har det också lett till ökade intäkter i kollektivtrafiken. En sådan satsning kräver mer resurser inledningsvis men har, om den planeras rätt, sedan möjlighet att bli självbärande. Freiburg i Tyskland är ett exempel där denna modell använts och varit framgångsrik.

För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna bli det ekonomiskt lönsamma alternativet i högre utsträckning. Därför krävs politiska insatser som innebär att det miljövänliga alternativet också är det billigaste. De senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken är i det avseendet oroväckande. Priset på att resa kollektivt har ökat med ungefär 70 procent under en period av femton år och konsumentprisindex (KPI) har under samma period ökat med 18 procent. Priset på att resa kollektivt har alltså ökat nästan fyra gånger så mycket som den allmänna prisökningen. Vänsterpartiet anser att detta är mycket bekymmersamt då prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. De samlade transporterna i samhället behöver effektiviseras och minska i omfattning genom resurssnål samhällsplanering. Satsningar på kollektivtrafik underlättar för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Men satsningar på kollektivtrafik ökar också möjligheten för den som saknar tillgång till bil att resa och röra sig i samhället. Vänsterpartiets långsiktiga mål är en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem.

Regeringen bör under mandatperioden tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens

konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.23 Regeringen bör återkomma med förslag på konverteringsstöd för begagnade bilar senast 2022

Regeringen gör i klimathandlingsplanen bedömningen att förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar till lågutsläppsfordon bör analyseras. Det är en defensiv förhållning till en åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen i vår befintliga fordonsflotta. 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 möjliga att konvertera till t.ex. etanol (E 85) eller biogasdrift. Då t.ex. både Finland och Frankrike med framgång infört konverteringsregler och statligt ekonomiskt stöd kan enligt vår uppfattning en klimathandlingsplan över mandatperioden inte ha lägre ambitioner än att det ska införas. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för dess tillämpning senast 2022. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.11.24 Inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik

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. Promemorian föreslår att beskattningen bör 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 ambition om att man skulle återkomma med en inriktningsproposition före mandatperiodens slut. Så skedde aldrig trots det alltmer ökade behovet att klimatstyrande åtgärder för att minska utsläppen inom transportsektorn.

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 av tung lastbilstrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.12 Försvarsmakten

4.12.1 En gemensam lösning för utbyggnad av vindkraft

Försvarsmakten har i dag stora möjligheter att påverka utbyggnaden av förnybar energi genom att sätta stopp för nya vindkraftverk. Till exempel måste objekt som vindkraftverk, telemaster eller liknande som överstiger 20 meter, alternativt 45 meter i bebyggelse, ha Försvarsmaktens godkännande. Genom att hänvisa till totalförsvarets riksintresse har Försvarsmakten möjlighet att lägga in sitt veto mot viktig utbyggnad av förnybar energi.

Ett aktuellt exempel är vindkraftsparken Blekinge Offshore i Hanöbukten. Där sa Försvarsmakten nej till ett planerat bygge av havsbaserad vindkraft eftersom man

upplevde att det skulle kunna komma att inkräkta på vad man använder som militärt övningsområde.

Trots att det finns en stor potential för havsbaserad vindkraft i Sverige har byggandet ännu inte tagit fart. I dag finns det sex havsbaserade vindkraftsparker. De är främst lokaliserade i södra delen av landet. 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 menar att det måste vara fullt möjligt att både bygga ut vindkraften, inte minst den havsbaserade, där förutsättningarna är som bäst och att samtidigt ge Försvarmakten rimliga förutsättningar för övningsverksamhet. 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. Vänsterpartiet har tidigare krävt att regeringen ska uppdra åt Försvarmakten att återkomma med ett underlag för hur övningsverksamheten kan organiseras utan att utgöra ett hinder för byggandet av Blekinge Offshore i motionen En hållbar och långsiktig energipolitik (2017/18:3393). Förvarsutskottet avstyrkte yrkandet i sitt betänkande 2017/18:FöU6 med hänvisning till att man delar regeringens bedömning att vindkraftsparken påtagligt skulle motverka totalförsvarets intressen i området och påtagligt försvåra utnyttjandet av totalförsvarets anläggningar i och omkring Hanöbukten.

Vänsterpartiet delar uppfattningen att totalförsvarets intressen i området är viktiga. Samtidigt har man inte agerat för att försöka lösa den knut som uppstått. Vi menar att ambitionen måste vara högre än så. Regeringen bör uppdra åt Försvarmakten att återkomma med ett förslag på hur övningsverksamheten kan organiseras utan att utgöra ett hinder för byggandet av Blekinge Offshore och utan att drabbas negativt på lång sikt. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.13 EU

4.13.1 Sverige bör driva krav om att EU skärper klimatmål till minst 70 procents minskning av växthusgaser till 2030

I regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen anser att EU:s nuvarande klimatmål till 2030 behöver skärpas till en minskning av växthusgasutsläppen till minst 55 procent jämfört med 1990 och vara i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål. Regeringen anser vidare att Sverige ska vara drivande i arbetet för en höjning av

ambitionsnivån inom EU till 2030. Vänsterpartiet anser att om EU:s mål ska vara i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål så behöver EU anta ett klimatmål till 2030 om att utsläppen ska minska med minst 70 procent. Sverige bör driva krav om att EU:s 2030-mål skärps till minst 70 procent jämfört med 1990. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.13.2 Sveriges och EU:s klimatbistånd ska vara additionella

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. 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 vill därför se ett nytt klimatbistånd som ska användas till förebyggande klimatåtgärder som motverkar konsekvenserna av de klimatförändringar vi redan ser. Klimatmålen måste gå före kortsiktiga vinstintressen och den rika delen av världen måste ta sitt historiska ansvar. Det klimatbistånd vi vill se ska bestå av nya additionella medel, dvs. vara ytterligare medel utöver det utlovade biståndet och trappas upp under tre år. Pengarna kan t.ex. användas för omställning till ekologiskt hållbara jordbruk, teknikutveckling eller utbyggnad av förnybar energi. Vänsterpartiets förslag till klimatbistånd genomförs som en årsvis stegring. 2020 föreslås det uppgå till 500 miljoner kronor, 2021 till 750 miljoner kronor och 2022 till 1 miljard kronor. Vårt förslag om införande av additionellt klimatbistånd utvecklas i Utgiftsområdesmotion UO 7 Internationellt bistånd (2019/20:3010).

EU har antagit en policy för samstämmighet i utvecklingspolitiken, Policy Coherence for Development, som motsvarar PGU i svensk utvecklingspolitik. Fortfarande finns dock grundläggande brister i samstämmigheten mellan EU:s olika verksamheter. Unionens handels-, jordbruks- och fiskeripolitik är exempel på verksamheter som försvårar, och i vissa fall helt slår sönder, förutsättningarna för att biståndet ska kunna ge resultat genom att vara utformade utifrån medlemsstaternas behov. Vänsterpartiet anser att Sverige bör verka för att EU:s klimatbistånd ska vara additionellt, alltså läggas till redan existerande åtaganden för biståndet. Klimatet är en ödesfråga och omställningen i den fattiga delen av världen är central. Regeringen bör verka för att EU:s klimatbistånd ska vara additionellt. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.14 Klimat- och handelspolitik

4.14.1 EU bör ställa krav på efterlevnad av Parisavtalet i alla förhandlingar om handelsavtal

Vänsterpartiet vill ha en rättvis handelspolitik som sätter människor, social rättvisa, djur, klimatet och miljön främst och som fokuserar på samhällsvinster för alla – inte bara på vinster för storföretag. Handel med omvärlden är avgörande för Sveriges välstånd och vår utveckling. Vänsterpartiet har genom åren stått bakom avvecklingen av tullar och andra formella handelshinder.

I dag har EU handelsavtal med omkring 50 länder. Vänsterpartiet menar att Sverige och EU måste stå upp för miljön, klimatet och demokratin. Det gäller även de handelsavtal som EU ingår. Därför motsätter vi oss en handelspolitik där vinster för storföretagen går före rätten till trygga jobb, klimatet och vår gemensamma välfärd. Vänsterpartiet är emot handelsavtal som CETA (Comprehensive Economic and Trade Agreement) mellan EU och Kanada och TISA (Trade in Services Agreement) mellan EU och 22 andra parter. Båda avtalen har kritiserats hårt, bl.a. för att makt flyttas från länders regeringar till storföretag och för att avtalen riskerar att undergräva arbetstagares rättigheter, slå mot välfärden och inte minst utgöra ett hot mot klimat och miljö. Ett stort problem är också att företag ges möjlighet att stämma stater för utebliven vinst genom ett tvivelaktigt Investerar-Statförfarande (ISDS). Därmed hindras länder från att föra den politik de vill om den strider mot avtalet. Vidare menar Vänsterpartiet att EU bör ställa som krav att motparten ska leva upp till Parisavtalet i alla förhandlingar om handelsavtal.

Regeringen bör verka för att EU ställer krav på efterlevnad av Parisavtalet i alla förhandlingar om handelsavtal. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.14.2 Ställ krav på hållbarhetsåtaganden för handel med Brasilien

I Brasilien har omfattande bränder härjat Amazonas under sommaren 2019. Landets president Jair Bolsonaro vägrade länge agera för att stoppa bränderna, han har t.o.m. hävdad att de är ett påhitt av miljöorganisationer. Samtidigt har EU kommit överens om ett gigantiskt handelsavtal med Mercosur, där bl.a. Brasilien ingår. Avtalet har mötts av omfattande kritik från civilsamhället. I juni uppmanades EU av över 300 frivilligorganisationer att stoppa förhandlingarna om avtalet med hänvisning till den kraftigt försämrade situationen för klimatet och de mänskliga rättigheterna i Brasilien under Bolognaros styre. Frankrikes miljöminister är djupt kritisk till avtalet och efter

Brasiliens undermåliga hantering av skogsbränderna i Amazonas har såväl Frankrikes som Irlands regering hotat med att inte godkänna avtalet. Tyskland och Norge har dragit in sitt stöd för att bekämpa skogsavverkningen i Brasilien eftersom landets president uppenbarligen inte använder pengarna till det avsedda ändamålet. I Finland diskuteras ett importstopp av brasilianskt nötkött.

Vänsterpartiet kräver därför att det nuvarande handelsavtalet med Mercosur stoppas och kräver bindande klimat- och miljöåtaganden i fortsatta förhandlingar. Regeringen bör verka för att stoppa handelsavtalet med Mercosur och kräva bindande klimat- och miljöåtaganden för fortsatta förhandlingar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.14.3 Tydliggör sanktioner om handelspartner inte håller åtaganden om hållbarhet

En annan brist i EU:s handelsavtal är att de inte fastslår vilka sanktioner som ska användas när ett land som Brasilien inte respekterar sina åtaganden. Kapitlet om hållbarhet blir därför tandlöst. Just därför är kritiken så massiv från alla de organisationer och personer som på allvar bryr sig om klimatet. Om Brasilien lämnar Parisavtalet, som de hotat att göra, skulle det inte påverka det ingångna avtalet eller leda till sanktioner. Detta är en uppenbar svaghet som Vänsterpartiet vill åtgärda.

Regeringen bör verka för att kapitlen om hållbarhet i de handelsavtal som EU ingår med andra länder ska stipulera sanktioner ifall parterna inte håller sina åtaganden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.14.4 Senast 2022 bör de svenska exportkrediterna i samtliga fossila verksamheter upphöra

I klimathandlingsplanen framgår att regeringen avser att ge Exportkreditnämnden i uppdrag att tillsammans med Svensk Exportkredit AB se över hur det svenska och internationella exportfinansieringssystemet ska bidra till tydlig omställning och kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser. Detta för att verksamheten och kreditgivningen ska vara i linje med Parisavtalet och inte skapa inlåsnings i fossilberoende. Enligt regeringen görs detta bl.a. genom att senast 2022 upphöra med de svenska exportkrediterna till investeringar för prospektering och utvinning av fossila bränslen.

Vänsterpartiet välkomnar att regeringen avser att vidta åtgärder för att exportfinansieringssystemet ska vara i linje med Parisavtalet. Vi anser dock, i likhet med Naturskyddsföreningen, att ett stopp bör införas för samtliga fossila verksamheter dvs. även för förädling och kraftgenerering inom fossila verksamheter.

Senast 2022 ska de svenska exportkrediterna till investeringar i samtliga fossila verksamheter, inklusive förädling och kraftgenerering, upphöra. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.14.5 Möjliggör överföring av grön teknik

För att utvecklingsländer ska ha några möjligheter att bromsa sina egna utsläpp och samtidigt utvecklas behöver de få tillgång till modern miljöteknik. Genom att förändra patentlagstiftningen skulle tekniköverföring gynnas. Innovationerna inom förnybar teknik, jordbruk och datamodellering i syfte att förutsäga väder osv. finns ofta koncentrerade hos företag inom den rika delen av världen. När utvecklingsländer vill utveckla tekniker för förnybar energi och hållbar livsstil, t.ex. genom att bygga ut vindkraften, måste de antingen betala dyra patentlicenser eller använda gammal teknik där patenträtten gått ut. De har helt enkelt inte råd med den modernaste och miljövänligaste tekniken.

Ett center för tekniköverföring har visserligen inrättats (CTCN i Köpenhamn) men det saknas i stor utsträckning konkreta politiska initiativ för att underlätta tekniköverföring till utvecklingsländer. Sverige borde ta liknande initiativ och driva på EU och andra industriländer så att en storskalig tekniköverföring kan komma till stånd. Det skulle bl.a. kunna göras genom en reform av bestämmelser kring patent och immaterialrätt på vissa utvalda tekniker. Sverige bör, i internationella klimatförhandlingar och andra fora, verka för att miljöteknik och vissa livsmedelstekniker som begränsar klimatförändringen ges liknande undantag som finns inom Tripsavtalet gällande livsbesparande mediciner. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.14.6 IMF 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 av finansiering för 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.

4.14.7 Stärk företagens klimat- och miljöansvar utomlands

För att tydliggöra företagens miljö- och klimatansvar bör även ett klimat- och miljöperspektiv läggas på de förslag regeringen arbetar fram. Det kan ske med utgångspunkt i environmental due diligence, ett verktyg som liknar human rights due diligence, men där miljö- och klimatperspektivet är vägledande. Regeringen bör utreda möjligheten att även införa klimat- och miljöperspektiv enligt environmental due diligence i regelverken för företags agerande utomlands. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jens Holm (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Yasmine Posio (V)

Håkan Svenneling (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Elin Segerlind (V)

Jessica Thunander (V)