

# Utsläppsberäkning av riksdagspartiernas politik för kommande mandatperiod, åren 2023–2026

<b>Sammanfattning och övergripande resultat</b>	<b>2</b>
<b>Inledning och övergripande metod för arbetet</b>	<b>4</b>
<b>Koldioxid- och energiskatt</b>	<b>5</b>
Frågor och Svar (nivån på koldioxid-och energiskatt)	5
Metod	7
Resultat	7
Kommentar	8
Källförteckning	8
Fråga och svar (undantag för koldioxid-och energiskatt)	9
Metod	10
Resultat	11
Kommentar	11
Källförteckning	11
<b>Bonus-malus</b>	<b>12</b>
Fråga och svar	12
Metod	13
Resultat	15
Kommentarer	15
Källförteckning	15
<b>Reduktionsplikten</b>	<b>16</b>
Fråga och svar	16
Metod	17
Resultat	18
Källförteckning	19
<b>Överflyttning till järnväg, kilometerskatt</b>	<b>19</b>
Fråga och svar	19
Metod	19
Resultat	20
Källförteckning	20
<b>Klimatklivet</b>	<b>21</b>
Frågor och svar	21
Metod	21
Resultat	22

Källförteckning	22
<b>CCS i cementsektorn</b>	<b>23</b>
Fråga och svar	23
Metod	24
Resultat	24
Källförteckning	24
<b>Stöd för energieffektivisering av flerbostadshus</b>	<b>24</b>
Fråga och svar	24
Metod	25
Resultat	26
Källförteckning	26
<b>Styrmedel Flygskatt</b>	<b>26</b>
Fråga och svar	26
Metod	27
Resultat	28
Kommentar	28
Källförteckning	28
<b>Konsumtionsskatt på livsmedel</b>	<b>28</b>
Fråga och svar	28
Metod	29
Resultat	30
Källförteckning	30
<b>Återvätning av torvmarker</b>	<b>30</b>
Fråga och svar	30
Metod	31
Resultat	32
Kommentar	33
Källförteckning	33

## Sammanfattning och övergripande resultat

Vi har utsläppsberäknat riksdagspartiernas politik för kommande mandatperiod. Rapporten visar att Miljöpartiets politik har potential att leda till störst utsläppsminskningar. Partiets politik kan minska utsläppen med cirka 24,2 miljoner ton sammanlagt under mandatperioden, för de styrmedel som beräknats. Det är motsvarar cirka hälften av Sveriges årliga utsläpp. Efter Miljöpartiet sker ett stort hopp till nästkommande partier. Med en tredjedel av Miljöpartiets potential följer Vänsterpartiet på 7,6

miljoner ton och Liberalerna på 7,1 miljoner ton. Därefter finns ytterligare ett gap till Socialdemokraterna med 5,3 miljoner ton och Centerpartiet på 4,9 miljoner ton.

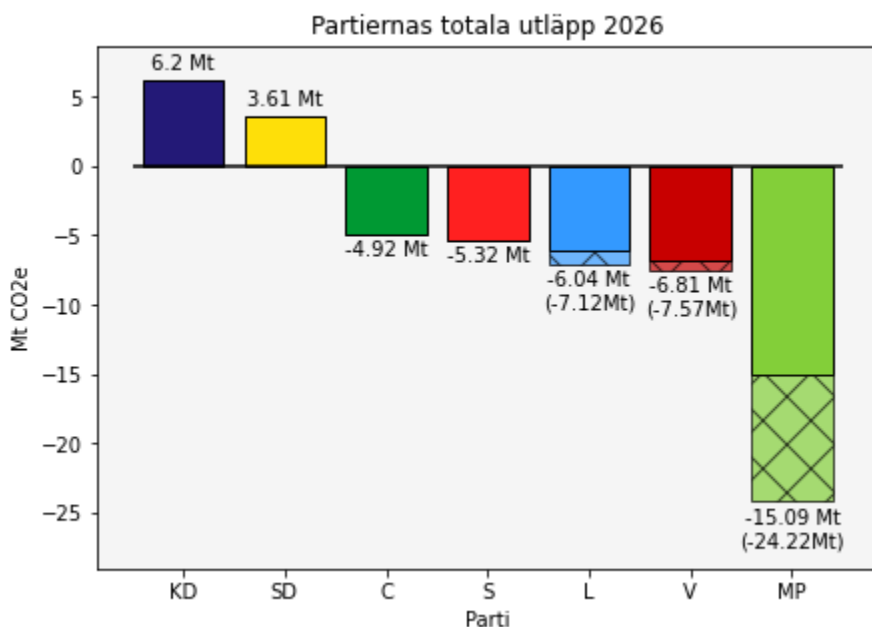
Det finns två partier vars politik skulle leda till utsläppsökningar under kommande mandatperiod, det är Sverigedemokraterna med 3,6 miljoner ton och Kristdemokraterna med 6,2 miljoner ton. Moderaterna avböjde att svara på enkäten och är därför inte med i granskningen.

Skillnaden mellan Kristdemokraterna och Miljöpartiet är cirka 30 miljoner ton. Det kan jämföras med de samlade årliga utsläppen från Sveriges transport- och industrisektor. Partiernas resultat jämförs med en fortsättning av redan beslutad politik.

Utsläppsberäkningen omfattar de styrmedel och åtgärder som enligt det oberoende verktyget Panorama, som utvecklats av bland annat Klimatpolitiska rådet och ClimateView, kan sägas ha störst effekt på utsläppen. Därtill inkluderas kompletterande styrmedel och förslag för vilka det finns beräknad utsläppsminskningspotential tillgänglig. Utöver dessa utvalda styrmedel har partierna ombetts att inkomma med andra förslag och styrmedel som kan utsläppsberäknas.

Det finns frågor där partiernas svar varit för otydliga för att kunna utsläppsberäknas fullt ut. I dessa fall har partierna beräknats utifrån ett nolläge även om de i mediala utspel uttalat en viljeinriktning om exempelvis lägre skattenivåer som skulle leda till ökade utsläpp.

Nedan summeras utsläppsminskningspotentialen per parti för de inkluderade åtgärderna i beräkningen under mandatperioden för åren 2023-2026.



Figurförklaring: Potential för kumulativ utsläppsminskning eller ökning med partiernas politik under nästa mandatperiod, jämfört med en fortsättning av redan beslutade åtgärder. Positiva värden (KD och SD) innebär att utsläppen riskerar att öka

under mandatperioden. Streckad area avser effekten av återvätning av torvmarker som brukar särskiljas från andra utsläppsminskande åtgärder då den påverkar balansen för skog och mark. Moderaterna svarade inte på enkäten och har därför inte kunnat tas med i beräkningarna.

## Inledning och övergripande metod för arbetet

Klimatkollen är ett nytt digitalt verktyg som presenterar klimatfakta och utsläppsdata för Sverige och alla Sveriges kommuner. Syftet med Klimatkollen är att ge medborgarna ett enkelt och tydligt redskap för att se hur det går med klimatomställningen. Ett särskilt initiativ är att utsläppsberäkna och analysera riksdagspartiernas klimatpolitik inför valet 2022. Partigranskningen samordnas av Klimatkollen i samarbete med Researchers' Desk, Världsnaturfonden WWF, ClimatView, Våra barns klimat, Naturskyddsföreningen och PwC.

Genom en enkät har riksdagspartierna fått svara på frågor om vilka klimatmål partiet har och hur det förhåller sig till de, utifrån en samlad vetenskaplig bedömning, mest centrala styrmedlen inom klimatpolitiken. Utifrån svaren har vi sedan gjort en beräkning av hur många ton utsläppen kommer att minska eller öka med partiernas politik. I de fall partierna inte angett bestämda nivåer eller konkretiserade förslag har vi inte kunnat utsläppsberäkna svaren och redovisar det därför som oförändrade nivåer/status quo. Denna *kvantitativa* bedömning av partiernas svar på enkäten har kompletterats med en *kvalitativ* bedömning - en separat rapport utförd av Researchers' Desk - av hur partiernas klimatpolitik klarar mål för klimat, rättvisa, biodiversitet, m.m.

I projektet har det oberoende verktyget Panorama, som utvecklats av bland annat Klimatpolitiska rådet och ClimatView, använts som källa för urval av åtgärder och underlag för beräkningar. Vi har valt ut existerande styrmedel och andra åtgärder som kan fortsätta eller genomföras under kommande mandatperiod och som skulle bidra till att minska utsläppen senast 2026. Därtill har ett antal andra frågor för vilka det finns beräkningsbara underlag lagts till. I den här rapporten har vi fokuserat på de styrmedel och åtgärder som går att siffrsätta och beräkna. En annan urvalsfaktor har varit att det ska vara styrmedel som Sverige har rådighet över. Den här utsläppsberäkningen kan inte anses vara helomfattande eftersom den inte tar upp alla styrmedel som kan tänkas ha effekt på klimatutsläppen, däremot syftar den till att beräkna de styrmedel som vid den här rapportens publicering har störst potential att sänka utsläppen i närtid.

Enkäten genomfördes mellan 9 maj och 1 juni. Därefter har vi återkopplat och gett partierna möjlighet att komplettera svaren på de frågor där vi inte fått beräkningsbara svar. I enkäten ombads också partierna att visa utsläppsberäkningar över eventuella andra styrmedel som partierna föreslår och vilken climateffekt de skulle ge, för att öppna upp för en mer omfattande beräkning. Eftersom endast Miljöpartiet presenterade ett sådant underlag valde vi dock att bortse från egna åtgärdsförslag från partierna. Ett parti, Moderaterna, avböjde att besvara enkäten och finns därför inte med i resultaten. Första delresultatet som fokuserade på partiernas klimatmål, och vilka utsläppsnivåer målen kan uppskattas resultera i, presenterades 6 juli 2022 i en [separat rapport](#).

I denna rapport presenteras hur partiernas politik kan förväntas påverka utsläppen under nästa mandatperiod. Effekten på utsläppen av partiernas föreslagna åtgärder och styrmedel utgår från skillnaden jämfört med nuvarande styrning på klimatområdet. Status quo är således redan beslutade nivåer på styrmedel såsom energiskatt, reduktionsplikt m.m. Om ett parti föreslår en försvagning av ett nuvarande klimatpolitiskt styrmedel, till exempel koldioxidskatten, redovisas effekten av det som en utsläppsökning. Ett parti som svarar att det vill skärpa styrmedlet krediteras en utsläppsminskning medan ett parti som vill behålla styrmedlets nuvarande utformning inte antas påverka utsläppsnivån utifrån nuläget. I graferna redovisas den kumulativa effekten på utsläppen under nästa mandatperiod för åren 2023-2026, de år en kommande regering kan antas presentera budgetar för.

Den enkät som gick ut till partierna bestod av fler frågor än de som redovisas i denna rapport. Icke beräkningsbara frågor har använts tillsammans med de kvantifierbara svaren i Researchers' Desk separata och självständiga kvalitativa studie.

Den här kvantitativa rapporten fokuserar bara på att utsläppsberäkna partiers inställning till existerande och förslag till nya styrmedel som kan ge effekt för utsläppen. Den tar inte hänsyn till andra eventuella miljö- eller sociala effekter av ett styrmedel eller förslag.

Nedan följer en genomgång av utsläppsberäkningar av respektive fråga vi valt att utvärdera. Varje beräkning presenteras med att först redovisa hur frågan var formulerad och partiernas svar. Därefter presenteras hur frågan beräknas och vilka underlag vi använder som stöd. Sist presenteras resultatet i en figur.

## Koldioxid- och energiskatt

### Frågor och Svar (nivån på koldioxid-och energiskatt)

#### Fråga

Nuvarande nivå för koldioxidskatten på bensin och diesel ligger på [1.20 kr per kg utsläpp](#) för flertalet användningsområden. Vill ni justera nivån på koldioxidskatten under den kommande mandatperioden? (Av beräkningsmässiga skäl antar vi att koldioxidskatten kommer BNP-indexeras, om ni inte uppger annat). (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)

- a. Om ja (på senaste frågan), hur mycket vill ni sänka eller höja den under mandatperioden och vilket år? (Svar anges i kronor och ören, och ange från och med vilket år)

#### Partiernas svar:

- Centerpartiet: *Nej*
- Kristdemokraterna: *Annat förslag: Sverige har en hög och effektiv koldioxidskatt som reglerar de inhemska utsläppen. I jämförelse med europeiska länder och andra nationer har*

*Sverige, menar vi, kommit långt; svenska utsläpp är väsentligt lägre än många andra länders.*

- Liberalerna: *Det viktiga är att kostnaden för att släppa ut hela tiden ökar och att förväntningen blir att det kommer att fortsätta så. För att ökande kostnader ska fungera som styrmedel måste den som träffas ha en chans att förändra sitt beteende, välja annan teknik eller annat färdmedel. Det är omöjligt när prisförändringar blir för snabba. När världsmarknadspriset på olja sjunker tillbaka behöver skatten åter höjas.*
- Miljöpartiet: *Ja. Priset på utsläpp måste öka. Mycket av vår andra politik ökar dock priset på bensin och diesel. Exempelvis reduktionsplikten. Därför förespråkar vi i dagsläget ingen separat ökning av CO<sub>2</sub>-skatten utöver att den ska öka i enlighet med BNP- och KPI-indexeringarna av skatten*
- Socialdemokraterna: *Nej*
- Sverigedemokraterna: *Annat förslag, vi vill minska reduktionsplikten till 2 procent för bensin och 5 procent för diesel.*
- Vänsterpartiet: *Ja. Vi räknar med högre nivåer under mandatperioden men har inte bestämda nivåer i nuläget.*

### Fråga

Riksdagen [beslutade i mars](#) om en sänkning av energiskatten med 50 öre per liter (inkl moms) från och med den 1 maj 2022. Den 27 april tog riksdagen ytterligare ett [beslut](#) om att tillfälligt minska energiskatten på bensin och diesel med 1 krona och 30 öre från och med den 1 maj till och med den 30 september 2022.

- a. Vill ni justera energiskatten under den kommande mandatperioden? (JA/NEJ/VET EJ)
- b. Om ja, hur mycket vill ni sänka eller höja den under den kommande mandatperioden och i så fall vilket år? (Svar anges i kronor och ören, samt ange årtal)

### Partiernas svar:

- Centerpartiet: *a. Ja. b. Den tillfälliga nedsättningen bör utgå när dess tid löpt ut.*
- Kristdemokraterna: *a. Ja. b. Dels vill vi driva på EU för möjlighet att tillfälligt sänka med mer än vad energiskattedirektivet medger, dels vill vi se sänkt reduktionsplikt; utsläppsreduktion genom inblandning av biobränsle.*
- Liberalerna: *a. Ja, när världsmarknadspriset på bensin och diesel faller tillbaka behöver skatten höjas. b. Det går inte att säga än. Men kostnaden för att släppa ut ska fortsätta öka. Vi ser visserligen energiskatten som fiskal, men den påverkar precis som koldioxidskatten människors beslut.*
- Miljöpartiet: *a. Ja. b. Vi vill höja energiskatten med 1,80 kronor - tillbaka till sina ursprungsnivåer. Vi vill också se en indexering av energiskatten. Exakt vilken höjning beror på vilka andra åtgärder som genomförs.*
- Socialdemokraterna: *a. Nej.*
- Sverigedemokraterna: *a. Ja. b. Vi vill underlätta för elkonsumenter varför skatten på el bör sänkas med 25 procent, vilket skulle innebära en kostnadssänkning på årsbasis på 2 300 kronor för ett genomsnittligt villahushåll.*

- Vänsterpartiet: a. Ja. b. Vi räknar med högre nivåer under mandatperioden men har inte bestämda nivåer i nuläget.

## Metod

De två ovanstående frågorna berör koldioxidskattens och energiskattens nivåer. Med en höjning av skatten antas en minskad/förändrad konsumtion (exempelvis att mer elbilar kommer köras), givet en elasticitet på 0.5 (Hahn, 2022). Det innebär att om priserna på bensin och diesel (inklusive skatter och moms) ökar med 50 % så minskar konsumtionen med 25 %.

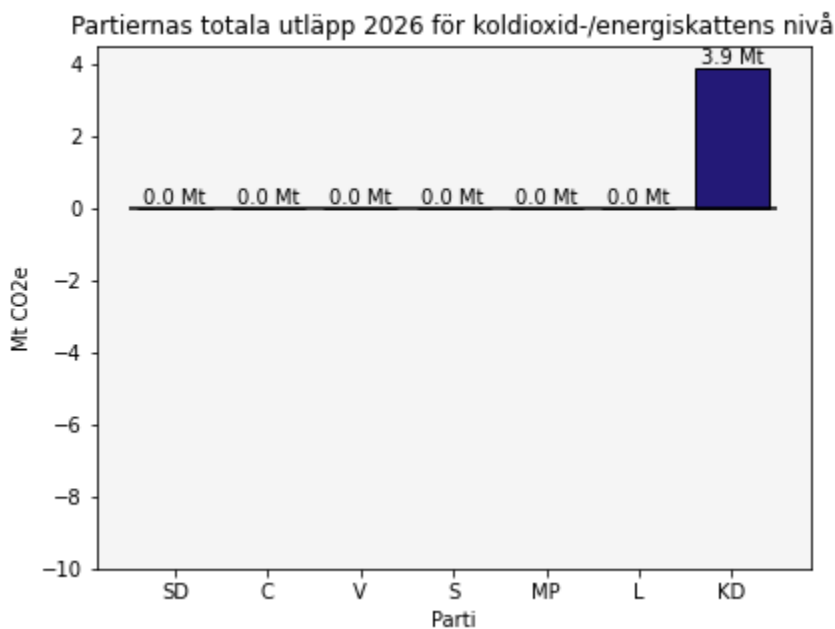
Utsläppspotentialen som denna fråga omfattar är 33,2 miljoner ton. ([Omställningselement](#), [Panorama](#)).

**Formeln är:**

Utsläppspotentialen \* (((Pib + Pim + Pik + Pkm + Pie + Piem) / (P0b + P0m + P0k + P0km + P0e + P0em) - 1)) \* elasticitet,  $\forall i$ ,

där Pib är priset på drivmedlet, Pim är momsen på drivmedlet, Pik är koldioxidskatten, Pkm är momsen på koldioxidskatten, Pie är energiskatten och Piem är momsen på energiskatten.  $i$  är ett tidsindex. Så t.ex  $i=0$  betyder att man evaluerar varje pris/sats vid startåret.

## Resultat



Figurförklaring: Figuren visar den samlade effekten under mandatperioden på utsläppen vid en sänkning av skattenivåerna och för nivån som träder ikraft för energiskatten den 1 oktober 2022. Koldioxidskatten är på samma nivå.

## Kommentar

Som svar på frågan om partierna vill justera koldioxidskatten under kommande mandatperiod har Liberalerna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet svarat JA med varierande tydlighet. Trots det bedömer vi inte att partiernas svar går att beräkna då deras svar inte tar upp nivåer och årtal och behandlas därför utifrån nuvarande nivåer som räknas som status-quo och därmed noll. Med nuvarande nivåer menar vi den nivå som skatten återgår till 1 oktober 2022, eftersom beräkningen inbegriper 2023 – 2026. Av de partier som svarat nej eller valt att ge andra svar väljer vi att beräkna Centerpartiet, Socialdemokraterna och Sverigedemokraterna utifrån samma nivåer, då vi inte ser att partiernas preciserat när och på vilken nivå de vill se skatten och därför räknas svaren som status-quo med, dvs. noll.

För Kristdemokraterna som svarat att de vill sänka nivåerna mer än vad energiskattedirektivet medger, väljer vi att placera deras skattenivåer på samma nivåer som de tillfälligt sänka nivåerna. Även om partiet har tydliggjort att de vill se en större sänkning så har vi inte fått bekräftat vilken exakt nivå det skulle handla om och det blir därför inte beräkningsbart.

Det som räknas som nollvärde eller status quo är om partierna har svarat att de vill ha oförändrade skattenivåer. Med oförändrade nivåer för energiskatten räknar vi den nivå som återinförs den 1 oktober 2022 efter en tillfällig halvårsnedsättning. Miljöpartiet är det enda parti som preciserat en särskild summa för energiskatten, men då den är samma som skattenivån som återinförs 1 oktober 2022 beräknas de utifrån samma värde. Ett parti, Kristdemokraterna, har i enkäten lämnat ett svar som tydligt kan sägas vilja sänka energiskatten. Även om deras svar antyder att de vill sänka mer än den nivå som redan används för halvårsnedsättningen, preciserar de inte vilken lägre nivå det skulle handla om. Därför har vår beräkningen endast kunnat utgå från nivån som skatten legat på under den tillfälliga sänkningen.

## Källförteckning

- Möjligheter till och konsekvenser av ökad prissättning av fossila utsläpp, Naturvårdsverket. [978-91-620-7027-4.pdf \(naturvardsverket.se\)](https://www.naturvardsverket.se/978-91-620-7027-4.pdf)
- Sänkt energiskatt på bensin och diesel, Skatteutskottets betänkande 2021/22:SkU19. [Sänkt energiskatt på bensin och diesel Skatteutskottets Betänkande 2021/22:SkU19 - Riksdagen](#)
- Extra ändringsbudget för 2022 – Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel samt hantering av överskott av vaccindoser, Finansutskottets betänkande 2021/22:FiU39. [Extra ändringsbudget för 2022 – Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel samt hantering av överskott av vaccindoser Finansutskottets Betänkande 2021/22:FiU39 - Riksdagen](#)
- Drivmedelspriser vid pump, kr/liter i 2020 års prisnivå från [Energimyndigheten](#)
- Skatt på bränsle, [Skatteverket](#)
- Bensinskatt, [Bensinskatt - Ekonomifakta](#)
- Dieselskatt, [Dieselskatt - Ekonomifakta](#)
- [SCB](#) och [Drivkraft Sverige](#)



## Fråga och svar (undantag för koldioxid-och energiskatt)

### Fråga

Idag finns möjlighet att göra avdrag från koldioxidskatten för ett antal olika ändamål. För en sammanställning av dessa undantag se [denna länk hos Skatteverket](#).

- a. Anser ni att något eller några av undantagen från koldioxidskatten som finns idag bör slopas? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)
- b. Om ja, ange vilka och från vilket år (svarsalternativ: alla undantag ska avvecklas under den kommande mandatperioden, alt ange vilka specifika undantag som ska avvecklas, ange även årtal)

### Partiernas svar:

- Centerpartiet: a. Ja. b. Alla undantag ska fasas ut. Vi vill att det görs från hösten -22, samtidigt som en biopremie införs samt sänkt skatt på företagande för bibehållen konkurrenskraft.
- Kristdemokraterna: a. Vet ej.
- Liberalerna: a. Ja. b. Alla undantag ska avvecklas. Vi ska inte ha skattesubventioner till fossila bränslen. Det kan finnas goda skäl att ge stöd till exempel till jordbruket, men det ska inte göras baserat på hur mycket diesel man använder. De här förändringarna kan göras under den kommande mandatperioden, men det är svårt att säga när med tanke på den oförutsägbara situationen på bränslemarknaderna.
- Miljöpartiet: a. Ja. b. Alla undantag från koldioxidskatten ska bort så snart som möjligt (2023), förutom undantagen för tåg och biogas. Stödsystem och alternativa lösningar ska utarbetas för de som drabbas hårt av ökade kostnader.
- Socialdemokraterna: a. Nej
- Sverigedemokraterna: a. Nej
- Vänsterpartiet: a. Ja. b. Vi vill att dieselsubventionen till jord- och skogsbruket fasas ut de närmaste två åren med start 2023. Det kan dock behöva justeras maa Rysslands ockupation av Ukraina.

### Fråga

Idag finns möjlighet att göra avdrag från energiskatten för ett antal olika ändamål. För en sammanställning av dessa undantag se [denna länk hos Skatteverket](#).

- a. Anser ni att något eller några av undantagen från energiskatten som finns idag bör slopas? (JA/NEJ/VET EJ)
- b. Om ja, ange vilka och från vilket år (svarsalternativ: alla undantag ska avvecklas under mandatperioden, alt ange vilka sektorer som inte längre ska ha undantag, samt även årtal för när detta ska genomföras under mandatperioden)

### Partiernas svar:

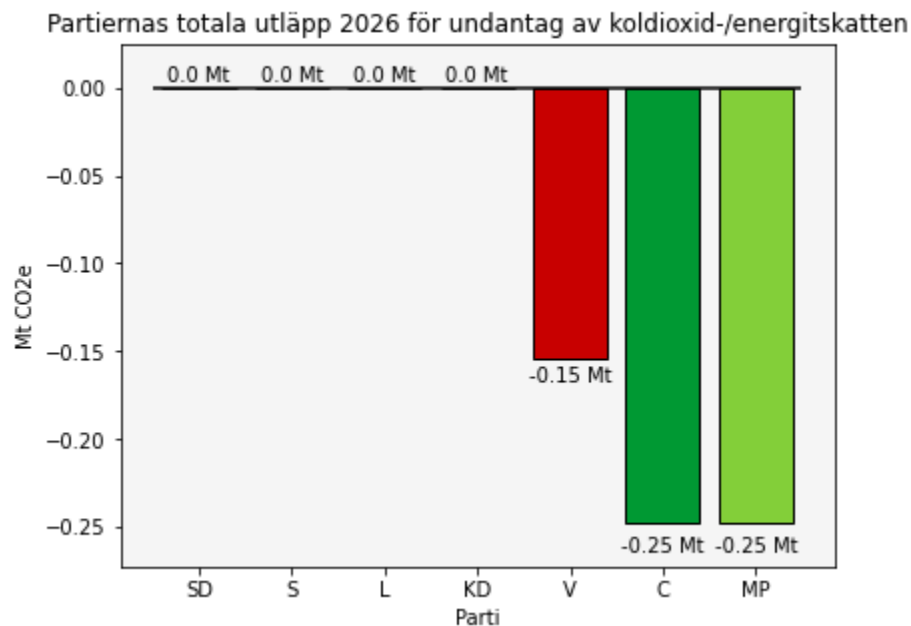
- Centerpartiet: a. Ja. b. Alla undantag för fossila bränslen bör fasas ut omgående, för förnybara alternativ vill vi höja effektgränsen för förnybar el.

- Kristdemokraterna: a. Nej. b. Kanske inte undantag men införa en stötdämpare för energiskatten på el så att den sänks med 10 öre per kWh så länge som elpriserna överstiger snittet för föregående 24 månader.
- Liberalerna: Vi ser fram emot det uppdaterade energiskattedirektivet som tydligt kommer att göra skillnad på olika typer av bränslen och göra det möjligt att beskatta dem olika. Vi vill kraftigt sänka energiskatten på el. Det är inte rimligt att den svenska fossilfria elen för vissa grupper är belagd med en skyhög punktskatt samtidigt som vi behöver genomföra en elektrifiering.
- Miljöpartiet: a. Ja. b. Alla undantag från energiskatten ska bort så snart som möjligt (2023), förutom undantagen för tåg och biogas. Stödsystem och alternativa lösningar ska utarbetas för de som drabbas hårt av ökade kostnader.
- Socialdemokraterna: a. Nej
- Sverigedemokraterna: a. Nej
- Vänsterpartiet: a. Ja. b. Vi är för att klimatskadliga subventioner/undantag fasas ut. I vilken utsträckning det är möjligt under mandatperioden kan vi i nuläget inte bedöma maa av Rysslands ockupation av Ukraina. Vi vill: Omgående avskaffa energiskatteavdraget för datorhallar. Att dieselsubventionen till jord- och skogsbruket fasas ut de närmaste två åren med start 2023. Beroende på utvecklingen av Rysslands anfallskrig och ockupation av Ukraina kan detta dock komma att behöva justeras.

## Metod

De två ovanstående frågorna berör nedsättningar av koldioxidskatt och energiskatt och hänger samman med frågorna på nivån på koldioxid- och energiskatten. De verksamheter som omfattas av nuvarande skattenedsättningar för jordbruk, skogsbruk och fiske släpper tillsammans ut 1,03 miljoner ton koldioxid per år idag. För att beräkna effekten på utsläppen av förändrade skattenedsättningar används samma metod och samma mått på elasticitet som för att beräkna effekten av ändrad generell skattenivå.

## Resultat



Figurförklaring: Figuren visar den kumulativa effekten på utsläppen under nästa mandatperiod (2023-2026) av minskade nedsättningar av energi- och koldioxidskatten.

## Kommentar

Partierna som vill återgå till skattenivåer som gällde 2020 räknas som status-quo och därmed noll.

## Källförteckning

- Sammanställning av undantag/nedsättning av dieselskatt, Skatteverket. [Punktskatt - återbetalning | Skatteverket](#)
- Skatteuppgifter om nedsättningar från [Arbetsmaskiners klimatomställning](#) - Underlagsrapport till regeringsuppdraget om Näringslivets klimatomställning, Naturvårdsverkets rapport 7051, maj 2022, sid 21.

# Bonus-malus

## Fråga och svar

Utredningen föreslår en stegvis utfasning av bonusen medan malusen kan behöva skärpas för att förstärka styrningen mot nollutsläppsfordon (NUF).

- Anser ni att detta förslag ska genomföras under den kommande mandatperioden? (JA/NEJ/VET EJ)
- Om ja, vilka nivåer vill ni höja malusen till och från och med vilket/vilka årtal? (Ange svar i SEK respektive årtal, kan också anges som en successiv höjning under mandatperioden)
- Om nej, vill ni förändra bonus-malus-systemet på något annat sätt? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG)
- Om ja, vilka nivåer och på vilket sätt, och från och med vilket/vilka årtal? (Ange svar i SEK respektive årtal, kan också anges som en successiv höjning under mandatperioden)

### Partiernas svar:\*

- Centerpartiet:\* a. Nej. c. Ja. Vilket/vilka olika bonusbelopp som ni vill att staten ska betala ut? Vårt svar: 70 000 kronor utan pristak för nollutsläppsfordon. Biogas och etanol 10 000. För övriga kategorier i linje med nuvarande förslag. Vilken/vilka gränser som ska finnas för detta bonusbelopp? Vårt svar: 90 g/km 2023, 81 g/km 2025. Hur malus ska vara utformat? Vårt svar: Förlängd malus från 3 till 5 år.
- Kristdemokraterna: a. Nej. c. Vi vill inte ha bonus-malus kvar över huvud taget utan har förslag på en helt annan modell (Det är bl.a. därför vi haft så svårt att svara på denna enkät eftersom den förutsätter ja eller nej till vissa utpekade lösningar och vi har politik med andra lösningar)
- Liberalerna:\* a. Ja. b. Bonusen ska sänkas successivt för att vara borta i BP26. Låt oss anta att den sänks till 50 000 kronor i BP23 och till 30 000 i BP24. Bonusen till laddhybrider halveras i BP24 och tas bort i BP25. Bonusen till gasbilar halveras i BP24 och försvinner i BP25. I BP25 ges därmed endast bonus (om 20 000) till rena elbilar. Vi står bakom de gränser regeringen föreslagit både för utsläpp och bilens pris. Malusen ska finnas kvar så länge det säljs fossilbilar (till 2035 enligt kommissionens förslag eller till 2030 om vi får som vi vill). Den ska i princip vara utformad som idag, men utsläppsgränserna behöver fortsätta sänkas så att alla fossilbilar omfattas. Vi ser framför oss en successiv sänkning med runt 5-10 g/km per år. Vi kan dock inte säga exakt när sänkningarna sker och hur stora de blir då det är starkt kopplat till utvecklingen av nya bilmodeller, framför allt lätta lastbilar, och till hur snabbt elektrifieringen som helhet går. Om elektrifieringen går snabbt behöver inte skärpningen av malus gå lika snabbt. Balansgången är hela tiden att människor måste uppleva klimatpolitiken som rimlig och välmotiverad. Vem som helst kan föreslå förbud. Det svåra är att formulera en klimatpolitik som leder i mål samtidigt som den accepteras brett.
- Miljöpartiet:\* a. Ja.  
Nedre malusgräns ska gälla:

2023: 45g

2024: 20g

2025: 1g

*Brytpunkt extra malus:*

2023: 80 g

2024: 45 g

2025: 25 g

*Koldioxidbelopp från nedre malusgräns*

2023: 130 kr per gram koldioxid

2024: 160 kr per gram koldioxid

2025: 200 kr per gram koldioxid

*Koldioxidbelopp från brytpunkt för extra malus:*

2023: 160 kr per gram koldioxid

2024: 200 kr per gram koldioxid

2025: 300 kr per gram koldioxid

*Grundbonus:*

2023: 70 000

2024: 60 000

2025: 50 000

2026: 40 000

*Andra justeringar: MP föreslår en särskild bonus på 10 000 till konsumenter i glesbygd. MP föreslår en särskild bonus på 10 000 till konsumenter som vid nybilsköp av nollutsläppsfordon/biogasbilar samtidigt skrotar en bensin- eller diesebil. MP föreslår en extra malus som ska baseras på privatbilar vikt och energieffektivitet, denna ska gälla alla bilar i systemet.*

- Socialdemokraterna: a. Nej
- Sverigedemokraterna:\*\* a. Nej
- Vänsterpartiet: a. Vet ej

## Metod

Bonus-malus är ett av många styrmedel som driver på en förändring av nybilsförsäljningen av privata fordon och lätta lastbilar, från fordon med höga utsläpp per kilometer till hybrid- eller helelektriska fordon med låga utsläpp per kilometer. Andra politiska åtgärder som bidrar är exempelvis nedsättning i förmånsvärde för miljöanpassade tjänstebilar och satsningar på laddinfrastruktur ([Regeringskansliet, 2021](#)). I konsekvensanalysen till regeringens proposition om bonus-malus ([Regeringskansliet, 2021](#)) anges att styrmedlet är svårt att kvantifiera men bör ha gett vissa utsläppsminskningar. Att exakt avgöra

just bonus-malus effekt är förmodligen omöjligt, speciellt då effekten beror på vilka andra åtgärder som görs, men styrmedlet anses i våra beräkningar som indikativt för en generell satsning på omställning av fordonsflottan. En högre andel laddbara bilar i Sverige än EU-snittet indikerar att detta och andra styrmedel haft verkan. Styrmedlets verkan kan anses minska över tid då elbilars ekonomiska läge i förhållande till bilar med förbränningsmotor ständigt förbättras, så att stöd blir mindre nödvändiga. En fortsatt malus kan dock behövas för att fortsätta fasa ut fossildrivna fordon och eventuellt förlängas till mer än 3 år för att påverka begagnatmarknaden ([Regeringskansliet, 2021](#)).

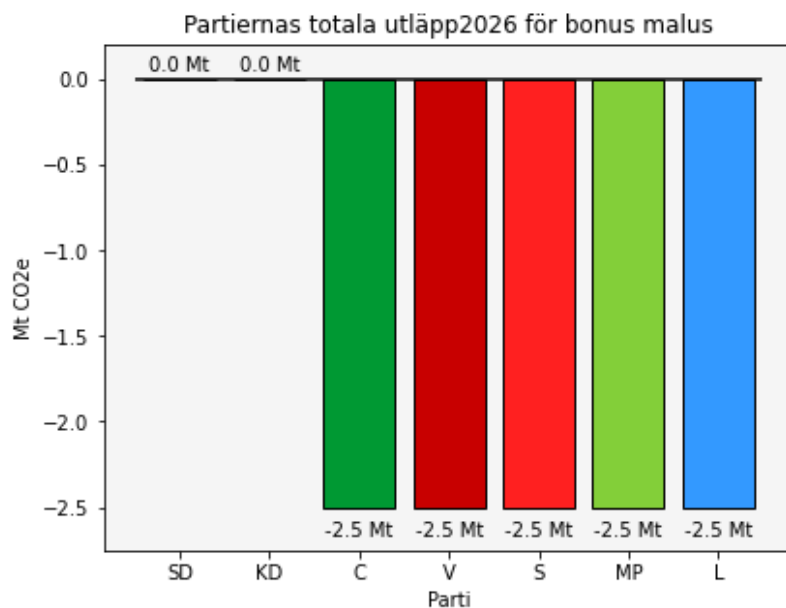
Utifrån svaren i enkäten identifierar vi två politiska alternativ som vi beräknar effekten för:

- A. Bonus-malus behålls ungefär som det är och dess effekt fortsätter i stort som tidigare
- B. Bonus-malus systemet avskaffas eller förändras så att dess effekt i stort sett försvinner

Effekten av bonus-malus har beräknats som en del av ett "elektrifieringspaket" i Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen ([Naturvårdsverket, 2022](#)). Förutom bonus-malus ingår där även EUs CO<sub>2</sub>-krav, Klimatklivet, ändrade förmånsregler, klimatpremien och andra stöd till laddinfrastruktur. I rapporten redovisas *skillnaden mellan två scenarier*, ett äldre och ett uppdaterat, som beräknas vara 2 Mton/år till 2030. I det äldre scenariot påverkas utsläppen från transporterna främst av EUs krav. I det nyare finns en tydligare effekt av elektrifiering enligt vad som observerats i Sverige. Skillnaden mellan scenarierna ger därför en ganska god bild av vad Sveriges styrmedel för elektrifiering, framför allt bonus-malus, presterar.

Elektrifieringspaketet innehåller alltså inte bara bonus-malus, men samtidigt är siffran sannolikt underskattad då nya siffror för elektrifieringen anger att utvecklingen går snabbare än beräknat ([Elbilsstatistik, 2022](#)). Vi använder därför siffran 2 Mton/år utsläppsminskningar (1 Mton/år till 2026) för de som bedöms svara alternativ A enligt ovan. För de som bedöms svara alternativ B så är utsläppsminskningar = 0.

## Resultat



Figurförklaring: Figuren visar den kumulativa effekten av bonus-malussystemet på växthusgasutsläppen under nästa mandatperiod (2023-2026)

## Kommentarer

\*Då vi bara kunnat beräkna om partierna vill behålla eller avskaffa bonus-malus-systemet innebär det att vi inte kunnat utsläppsvidimera de justeringar som C, L och MP har föreslagit vilket skulle ha kunnat ge annan utkomst för styrmedlet.

\*\*SD svarar otydligt på enkäten men har gått ut med att de vill avskaffa bonus-malus-systemet- [Bil och bränsle \(sd.se\)](#)

## Källförteckning

- Elbilen allt mer populär (powercircle.org). [Elbilsstatistik](#)
- Naturvårdsverketsunderlag till klimatredovisningen enligt klimatlagen [Naturvårdsverket.se](#)
- Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisningen enligt klimatlagen [Naturvårdsverket.se](#)
- Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet, [Effekter för miljön \(2021\) Regeringen.se](#)
- SOU 2021:48 [I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040 Regeringen.se](#)

# Reduktionsplikten

## Fråga och svar

I juni 2021 beslutade riksdagen om skärpta nivåer för inblandning av biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten fram till 2030.

- Ansvar ni att kurvan för reduktionsplikten bör bibehållas i enlighet med de nivåer som riksdagen antog 2021? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)
- Om nej, ange vilken annan kurva/utveckling ni vill se för reduktionsplikten (FRITEXT men max 200 tecken inklusive blanksteg)

### Partiernas svar

- Centerpartiet: Ja
- Kristdemokraterna: a. Nej. b. KD föreslår att Kontrollstation 2022 ska utökas för att väga in produktion, kommande produktion och konsumtion för att nivån ska kunna harmoniseras med tillgången. Vi anser att förslaget om pausen är allt för kraftlöst och vill därför sänka diesel till 6% och bensin till 2% tills resultaten från vår utvecklade kontrollstation 2022 är klara
- Liberalerna: Kurvan ska genom försiktiga förändringar anpassas så att siktet hela tiden hålls mot målet att minska utsläppen med 70 procent till 2030. Detta ska ske vid de kontrollstationer som finns inlagda i systemet. Den första presenteras 2022-09-15. Det är elektrifieringstakten tillsammans med reduktionsplikten som gör att vi når klimatmålet.
- Miljöpartiet: Nej.  
2023: 12/40.  
2024: 17/47  
2025: 24/54  
2026: 30/60  
2027: 45/68  
2028: 60/75  
2029: 70/85  
2030: 94/94
- Socialdemokraterna: Vi vill invänta den kontrollstation för reduktionsplikten som är planerad till september 2022.
- Sverigedemokraterna: a. Nej. b. Vi vill minska reduktionsplikten till 2 procent för bensin och 5 procent för diesel.
- Vänsterpartiet: a. Nej. b. Vi står bakom förslaget om pausad höjning av reduktionsplikten för 2023 som riksdagen nyligen beslutade om. Det innebär att den tidigare lagstiftningen om att reduktionsnivåerna 2023 som innebar en höjning från 7,8 procent till 10,1 procent för bensin och från 30,5 procent till 35 procent för diesel inte görs. Utöver det ser vi behov av ytterligare sänkningar av reduktionsplikten för att uppnå en hållbar användning av biobränsle, där har vi dock inga exakta nivåer att presentera än. Vänsterpartiet är för reduktionsplikt men anser att regeringen i alltför hög grad förlitar sig på detta styrmedel för



*att uppnå en fossilfri transportsektor till 2030 i stället för att ställa om till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Tillgången på hållbara fossilfria drivmedel måste enligt vår uppfattning, i kombination med ytterligare åtgärder för ett transporteffektivt samhälle, vara avgörande för vilka reduktionsnivåer som sätts fram till 2030. Utgångspunkten bör vara att biobränsle ska komma från hållbart framtagen svensk bioråvara. Det skulle dock i dag implicera en mycket kraftig minskning av reduktionsplikten, vilket gör att vi anser att en pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023 är ett första steg för att uppnå en hållbar användning av biobränsle.*

## Metod

Figuren nedan visar att den som har reduktionsplikt för bensin eller diesel för varje kalenderår ska se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden av sådana bränslen understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossil diesel, med minst den procentsats som anges nedan för respektive drivmedel. Helt dominerande som alternativ nu är biodrivmedel men leverantören kan också kunna reducera med hjälp av andra bränslen som vätgas, e-fuels, etc.

År	Bensin	Diesel	År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21	2020	4,2	21
2021	6	26	2021	6	26
2022	7,8	30,5	2022	7,8	30,5
2023	10,1	35	2023	7,8	30,5
2024	12,5	40	2024	12,5	40
2025	15,5	45	2025	15,5	45
2026	19	50	2026	19	50
2027	22	54	2027	22	54
2028	24	58	2028	24	58
2029	26	62	2029	26	62
2030	28	66	2030	28	66

I regeringens proposition om [pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023](#) (sida 11) står att pausad reduktionsplikt medför ökade utsläpp av växthusgaser med 880 000 ton under 2023, jämfört med om åtgärden inte genomförs.

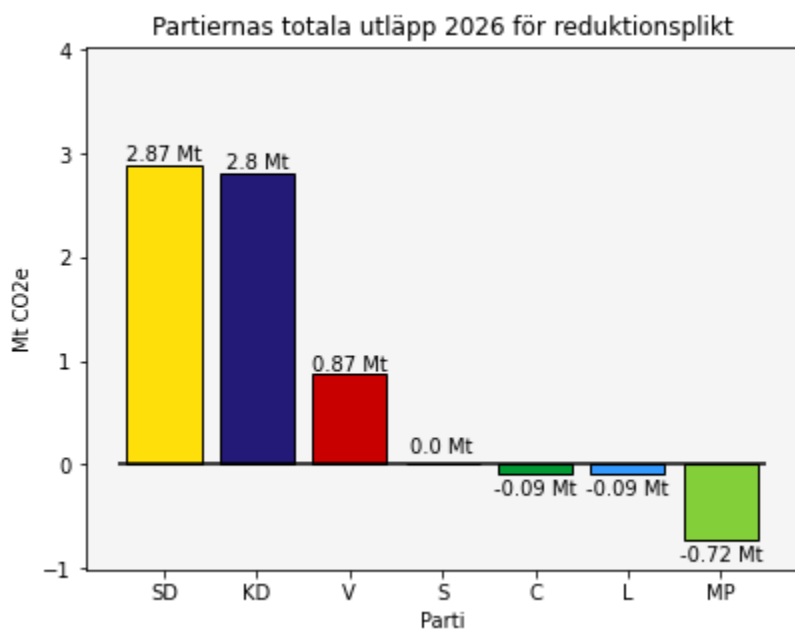
För 2023 har Energimyndigheten i kortsiktsprognosen gjort ett antagande om att det inte kommer användas några rena biodrivmedel. I konsekvensanalysen har man antagit att sådana drivmedel fortsatt kommer säljas och med hjälp av Energimyndigheten gjort ett antagande om hur mycket rena biodrivmedel som förväntas säljas 2023 (vilket gör att det säljs mindre bensin och diesel).

Som anges i propositionen görs ett antagande om 90 % utsläppsminskning (LCA-beräknat) för de biodrivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten på marginalen (dvs. HVO). Om reduktionsnivån sänks med 1 procentenhet innebär det att  $1/0,9 = 1,1$  procentenhet (MJ/MJ) bensin/diesel ersätts.

I propositionen antas att pausen endast får effekt på inblandningen av HVO i diesel (pga. flexibel kvot i reduktionspliktssystemet). Utsläppsvärdet för förbränning av diesel (vi räknar inte LCA-utsläpp i den beräkningen) är 2,54 kg CO<sub>2</sub> per liter. En TWh diesel är ca 102 000 m<sup>3</sup>.

Beräkningarna för partiernas svar har gjorts utifrån vad de svarat för de olika reduktionsnivåerna som omfattas av bensin och diesel. Beräkningarna har gjorts utifrån hur mycket biobränsle som ska blandas i bränslet. Svaren är i termer av hur mycket utsläppen ska minska, i procent, för varje tidssteg då en ny mängd biobränsle blandas i. Utsläppsminskningspotentialen för bensin respektive diesel räknas 0.088 miljoner ton och 1.815 miljoner ton koldioxid ([Omställningselement](#), [Panorama](#)).

## Resultat



Figurförklaring: Figuren visar den samlade effekten på utsläppen om nivåerna i reduktionsplikten minskas, stannar på beslutade nivåer eller ökas under nästa mandatperiod (2023-2026)

## Källförteckning

- Kortsiktsprognos – vinter 2022, [Energimyndigheten.se](https://energimyndigheten.se)
- Omställningselement, [Panorama](https://panorama.se)
- Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel (2022) [Prop. 2021/22:243](https://prop.2021/22:243)
- Prognoser och scenarier, [Energimyndigheten.se](https://energimyndigheten.se)

## Överflyttning till järnväg, kilometerskatt

### Fråga och svar

För att få en överflyttning till järnväg av godstrafik från vägtrafik är det många som pekar på att det krävs mer rättvisa villkor mellan transportslagen. Ett förslag som diskuterats i många år för att uppnå detta är en avståndsbaserad skatt för tung trafik, den så kallade kilometerskatten. I en statlig utredning år 2017 ([Vägs katt, SOU 2017:11](https://sou.2017:11)) föreslogs en nivå och utformning som beräknas ge [en minskning av koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken med drygt fem procent](#). I mars 2022 överlämnades en utredning om kilometerskatt ([Godstransporter på väg, SOU 2022:13](https://sou.2022:13)) till regeringen om hur differentiering skulle kunna utformas.

- a. Anser ni att en geografiskt differentierad avståndsbaserad skatt för tung trafik bör införas under den kommande mandatperioden i enlighet med de utredningar som gjorts (SOU 2017:11 samt SOU 2011:13)? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)
- b. Om ja, från och med vilket år? (Ange årtal)

#### Partiernas svar:

- Centerpartiet: *Nej*
- Kristdemokraterna: *Nej*
- Liberalerna: *Nej. Det är mer effektivt att beskatta fossila bränslen då det ger en direkt koppling till utsläppen.*
- Miljöpartiet: *Ja. Så snart som möjligt (2023). Troligtvis är 2023 det absolut tidigaste som går.*
- Socialdemokraterna: *Vi har precis remitterat utredningens förslag, och vill inte föregå den behandlingen.*
- Sverigedemokraterna: *Nej*
- Vänsterpartiet: *Ja. Vi anser att denna fråga är färdigutredd och avgiften/skatten kan införas under 2023.*

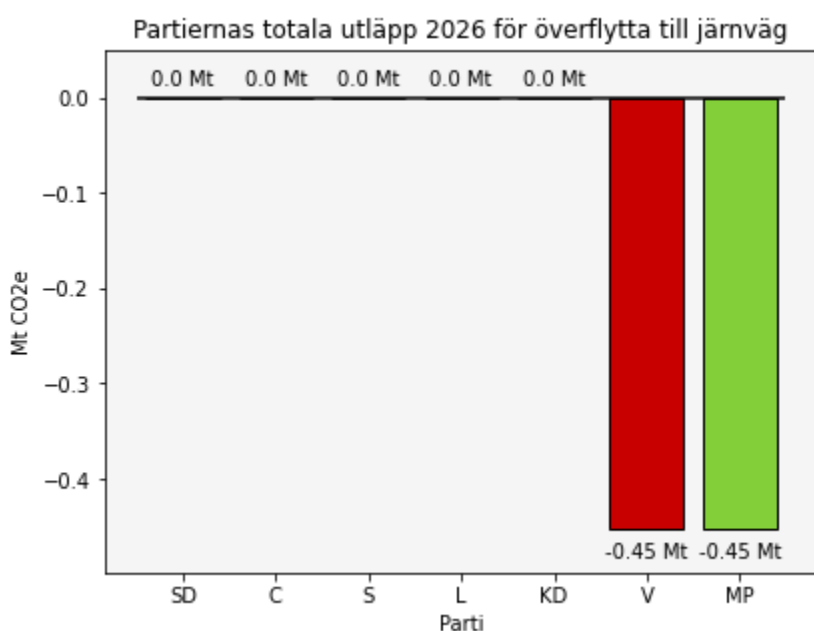
## Metod

Den tunga lastbilstrafiken bedöms minska med 5 procent om kilometerskatten genomförs enligt SOU 2017:11 och växthusgasutsläppen kan antas minska med lika mycket. Här antas att vissa ej kvantifierade effekter som verkar åt olika håll tar ut varandra, till exempel att effekten i form av överflyttning till

järnväg i realiteten inte sker omedelbart och att utsläppen kan förväntas minska lite mer än trafikarbetet pga. fordonsprofilen.

Den tunga lastbilstrafiken släppte år 2020 ut 3,02 miljoner ton koldioxid enligt Naturvårdsverket. Pandemieffekten är inte så tydlig för tung lastbilstrafik så här bortses från den. Sammantaget innebär ovanstående att ja-svar på denna fråga resulterar i minskade utsläpp med 150 000 ton koldioxid per år i beräkningarna.

## Resultat



Figurförklaring: Figuren visar den samlade utsläppsminskning som kan förväntas under nästa mandatperiod (2023-2026) vid ett införande av förslaget om en kilometerskatt.

## Källförteckning

- SOU 2022:13 [Godstransporter på väg- vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system](#)
- SOU 2017:11 Vägs katt [Vägs katt - Regeringen.se](#)

# Klimatklivet

## Frågor och svar

Under 2022 satsas knappt 2,8 miljarder kronor på klimatinvesteringar på lokal och regional nivå genom det så kallade Klimatklivet, i enlighet med [BP22](#). De åtgärder som fått stöd hittills inom ramen för Klimatklivet beräknas sammantaget ge en årlig minskning av växthusgasutsläpp på 1,9 miljoner ton.

- Vill ni göra förändringar i dagens nivå på stöd till lokala och regionala klimatinvesteringar genom Klimatklivet? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)
- Om ja, ange på vilket sätt ni vill justera stödet (sänkning/höjning av summan för respektive år under mandatperioden)

### Partiernas svar:

- Centerpartiet: *a. Ja. b. Centerpartiet vill öka stödet så att vi kan satsa än mer på klimatsmart teknik som sänker utsläppen och skapar fler gröna arbetstillfällen i hela landet.*
- Kristdemokraterna: *a. Ja. b. Sänkning med 300 miljoner 2022, 600 miljoner 2023 och 1300 miljoner 2024*
- Liberalerna: *Vi är på det stora hela nöjda med klimatklivet. I vår budgetmotion för 2022 förslog vi dock en kraftig höjning av klimatklivet med 3 miljarder kronor 2022–23. Pengarna var tänkta att användas till att förstärka laddinfrastrukturen för att möjliggöra en fortsatt snabb elektrifiering av vägtrafiken. Vi föreslog 1800 MSEK 2022 och 1200 MSEK 2023. Då detta inte genomförts i statsbudgeten för 2022 får vi istället anta att det kan genomföras under 2023 och 2024 med samma belopp. Vi kan också anta att 2024 års nivå på 1200 MSEK bibehålls för 2025 och 2026, då laddinfrastrukturen kommer att vara flaskhalsen för elektrifieringen av vägfordonen.*
- Miljöpartiet: *a. Ja. B. 2023: 4 000 miljoner. 2024: 4 000 miljoner. 2025: 4 500 miljoner. 2026: 5 000 miljoner.*
- Socialdemokraterna: *a. Vet ej*
- Sverigedemokraterna: *a. Ja. b. Vi vill ta bort hela Klimatklivet.*
- Vänsterpartiet: *a. Vet ej*

## Metod

Enligt lägesrapportering från april 2022 för Klimatklivet [Lägesbeskrivning för Klimatklivet \(naturvardsverket.se\)](#) beräknas de åtgärder som hittills fått stöd, tillsammans bidra med en årlig minskning av växthusgaser som motsvarar 2,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år under den tid som åtgärderna är aktiva, vilket i genomsnitt är 16 år. Under hela livslängden blir det totalt 40 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Beviljade stödbelopp sedan 2015 är 9,5 miljarder kronor.

Under projektets livstid blir den totala minskningen av utsläpp 38,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

För beviljade stödbelopp sedan 2015 beräknas det till 4,04 koldioxidekvivalenter per investerad krona under åtgärdens livstid (16 år). Per år blir den siffran 252 kg CO<sub>2</sub>e per 1000 kr.

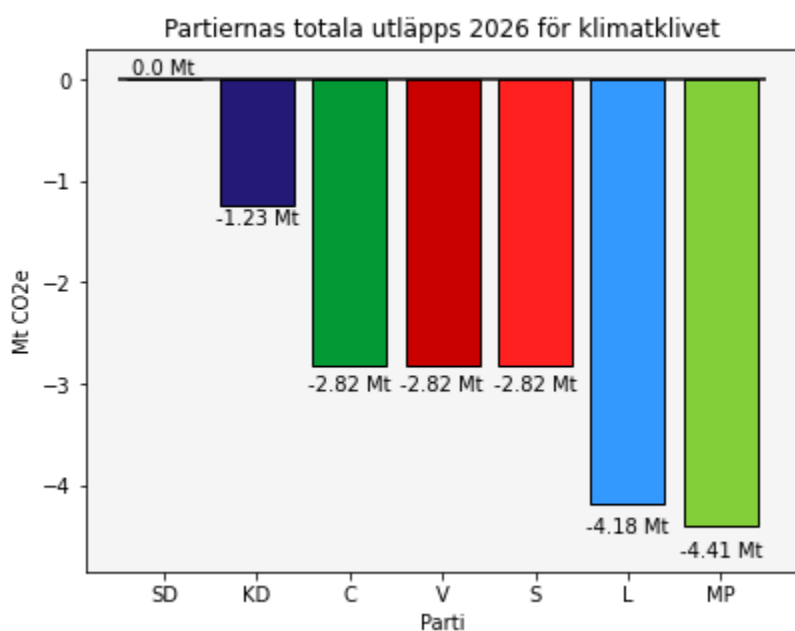
Den redovisade utsläppsminskningen utgår från en förväntad klimatnytta som beräknats utifrån ansökan och en rimlighetsbedömning av Naturvårdsverket. I takt med att allt fler projekt slutförs tillkommer analyser av det faktiska utfallet.

Utsläppsminskningen kommer att fortsätta många år efter att projekten har slutredovisats och kurvan kommer att breddas ju fler ansökningar som beviljas. Naturvårdsverkets bedömning är att när ett teknikskifte kommit till en viss punkt är det osannolikt att stora steg kommer tas tillbaka till fossilberoende, och förändringen kommer därmed vara beständig.

[Resultat för Klimatklivet \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se/Resultat-för-Klimatklivet)

Utsläppsminskningspotentialen antas enligt ovan uppskattning till 252 kg CO<sub>2</sub>e per 1000 kr. Om partierna svarat positivt men inte specificerat investeringssumman har beräkningarna gjorts utifrån dagens investeringsnivåer.

## Resultat



Figurförklaring: Figuren visar den samlade effekten av en avskaffning av styrmedlet Klimatklivet samt vilken effekt olika partiers anslag till budgetposten kan antas ge för utsläppen under nästa mandatperiod (2023-2026)

## Källförteckning

- Lägesbeskrivning för Klimatklivet: [Lägesbeskrivning för Klimatklivet \(Naturvårdsverket.se\)](https://naturvardsverket.se/Lagesbeskrivning-för-Klimatklivet)

- Resultat för klimatlivet: [Resultat för Klimatlivet \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se)

## CCS i cementsektorn

### Fråga och svar

Den enskilda lösning som lyfts fram som viktigast av cementbranschen i dess färdplan är koldioxidlagring (CCS) vilken förväntas vara implementerad från 2030.

- Vill ert parti under mandatperioden rikta statligt stöd och anpassa regelverk för att möjliggöra CCS till 2030? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)
- Har ni andra lösningar för sektorn? (fritext, max 200 tecken inklusive blanksteg)

#### Partiernas svar:

- Centerpartiet: *a. Ja. b. Det finns många spännande initiativ, allt ifrån elektrifiering och biobränsle i delar, till ökad karbonatisering och alternativ tillverkning. Därför är Industrikivet och forskning viktigt.*
- Kristdemokraterna: *a. Ja*
- Liberalerna: *a. Ja. Kapaciteten ska byggas ut långt tidigare än så. 2030 ska 10 miljoner ton CO<sub>2</sub> fångas in. 2035 ska vi vara uppe i 20 miljoner ton. b. Ja. Systemet med omvända auktioner måste öppnas upp för fler aktörer än staten. Att köpa koldioxidinfångning ska vara förstahandsvalet för den som inte uppfyllt sina klimatåtaganden, snarare än att betala böter. Den som på riktigt vill klimatkompensera ska också kunna köpa negativa utsläpp (men måste givetvis fortsätta sitt arbete med att fasa ut de fossila bränslena. Fossil CO<sub>2</sub> ska elimineras.)*
- Miljöpartiet: *a. Klimatnyttan från fossil CCS är begränsad, och vill därför använda vårt förslag för höjd ETS för att företagen själva ska investera i CCS-teknik. Det är rimligare. b. Omvänd auktion för hållbar bio-CCS (motsvarande minst 2 Mton CO<sub>2</sub>e till 2030). Forskning och pilotförsök för negativa utsläpp. Ta fram skarpa kriterier för hållbart producerad biomassa för bio-CCS. Det finns ingen satsning på fossil CCS i budgeten, bara på bio-CCS. Vi vill inte stryka nuvarande satsning på bio-CCS*
- Socialdemokraterna: *a. Ja. b. Regeringen har aviserat en satsning på avskiljning och lagring av koldioxid från biogent ursprung (bio-CCS) genom ett driftstöd.*
- Sverigedemokraterna: *Utöver regeringens anslag till att utarbeta administrativa system och modeller för framtida projekt, anslår vi medel till testning och utveckling 2022 och för resterande år under perioden.*
- Vänsterpartiet: *a. Vet ej. b. Vi är för de satsningar på CCS som sker inom ramen för Industrikivet.*

## Metod

Vid framställningen av cement frigörs koldioxid. Dessa utsläpp är svåra att minska om inte processen görs om i grunden och närmast omöjlig att få bort till 100 procent utan en helt ny kemisk process med andra råvaror. CCS framförs därför som en möjlig lösning.

Partierna har fått frågan om de under mandatperioden vill rikta statligt stöd och anpassa regelverk för att möjliggöra CCS för cement till 2030. Enligt cementbranschens färdplan skulle CCS vara möjligt att genomföra tills dess. Partierna har också fått föreslå andra lösningar för sektorn (utsläppen kan också minskas genom bland annat förändrad uppvärmning, andra processer eller minskat byggande) men inget parti har föreslagit några alternativ.

För potentialbedömningen använder vi den uppskattning som [finns i Panorama](#) och som kommer från cementbranschens färdplan. Ingen CCS bedöms äga rum inom cementsektorn under kommande mandatperiod.

## Resultat

Ingen utsläppsminskning genom CCS inom cementsektorn förväntas under nästa mandatperiod. CCS inom cementsektorn förväntas generera utsläppsminskningar först 2030.

## Källförteckning

- Omställning för cement, [Panorama - CCS: koldioxidfångare \(climateview.global\)](#)

## Stöd för energieffektivisering av flerbostadshus

### Fråga och svar

För att effektivisera bostäders energiprestanda har ett fortsatt stöd för energieffektivisering av flerbostadshus föreslagits.

- a. Står ni bakom detta styrmedel? JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ
- b. Om ja och hur mycket medel skulle ni vilja avsätta till det (ange summa per år under mandatperioden)

**Partiernas svar:**



- Centerpartiet: a. Ja. b. Ett sådant stöd behöver vara effektivt. Stödet som infördes 2021 omfattade ca 4 miljarder på 3 år, om ett nytt stöd införs är det svårt att sätta ett belopp pga ändrade regelverk och förutsättningar.
- Kristdemokraterna: Nej. Stödet används inte i någon större utsträckning och riskerar att driva upp kostnaderna när det går till projekt som ändå skulle ha blivit av. Då anser vi att det är fel att prioritera ett fortsatt stöd. Vi väljer därför att istället göra andra satsningar.  
Liberalerna: Nej. Det förslag som fanns i budgetpropositionen 2022 riskerade att bli direkt kontraproduktivt. Det är inget självändamål att spara klimatneutral el eller värme, särskilt inte när insatserna som görs för att åstadkomma besparingen i sig har stor klimatpåverkan.
- Miljöpartiet: a. Ja. b. Miljöpartiet vill avsätta omkring 3 miljarder under hela mandatperioden (Det är 3 miljarder totalt för hela mandatperioden. 1 2023; 1 2024; 0,5 2025; 0,5 2026). Vi vill dessutom att man ställer krav på större energieffektiviseringar för att få stödet.
- Socialdemokraterna: a. Ja. b. Vi föreslog 1,2 miljarder kronor för 2022 till energieffektivisering av flerbostadshus. Den högerkonservativa majoriteten i riksdagen stoppade detta förslag. Vårt förslag var 1,2 miljarder kronor för 2022 till energieffektivisering av flerbostadshus. Framtida anslag får vi återkomma till.
- Sverigedemokraterna: a. Nej
- Vänsterpartiet: a. Ja. b. Vi vill satsa 100 miljarder kronor de kommande 10 åren. 2023: 5,0 miljarder kr, 2024: 7,5 miljarder kr, 2025: 10,0 miljarder kr, 2026: 12,5 miljarder kr.

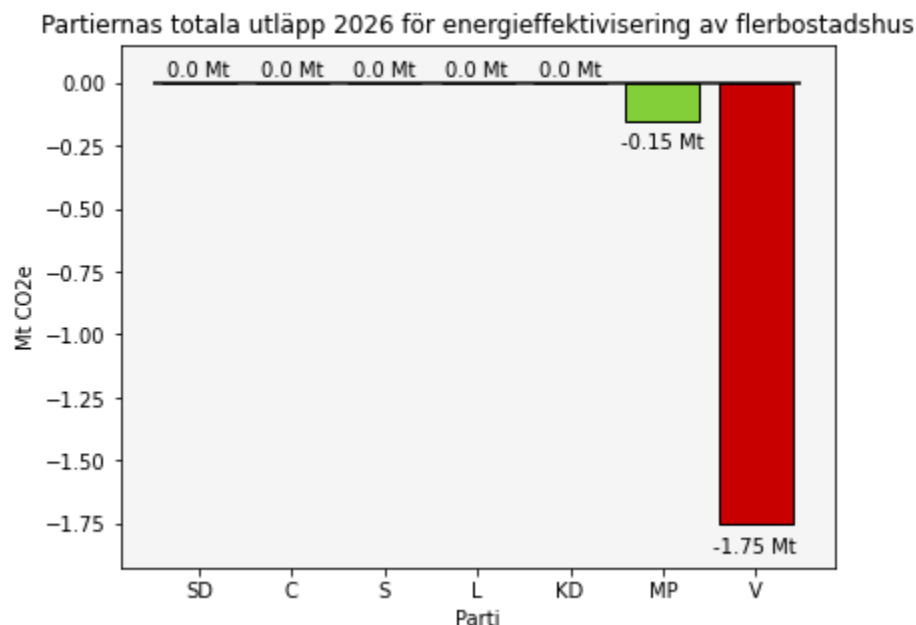
## Metod

I [Regeringens budgetproposition](#) för 2021 uppskattas att stödet för energieffektivisering och renovering av flerbostadshus avser en minskning på 0 till 100 000 ton koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>e), när stödnivån ligger på 955 000 000 kronor.

För beräkningen antas därför 955 000 000 kronor generera 50 000 ton CO<sub>2</sub>e (det vill säga medianen av 0-100 000 ton CO<sub>2</sub>e). Det innebär att styrmedlet bidrar med en årlig minskning som motsvarar 0,05 kg CO<sub>2</sub>e per investerad krona.

Om ett parti svarade "ja" på frågan, samt anger en summa för mandatperioden, beräknas en utsläppsminskning som motsvarar 0,05 kg CO<sub>2</sub>e per investerad krona. Om ett parti svarar "nej" på frågan om att de står bakom styrmedlet, eller inte anger en summa, så räknas utsläppsminskningen som noll.

## Resultat



Figurförklaring: Figuren visar den samlade utsläppsminskningspotentialen för åren 2023-2026

## Källförteckning

- Budgetproposition för 2021, [Regeringens proposition för 2020/2021](#)

## Styrmedel Flygskatt

### Fråga och svar

Resandet med flyg har stor klimatpåverkan. Sedan 2017 är en [flygskatt införd i svensk lag](#).

- Vill ni förändra den [nuvarande nivån](#) på flygskatten? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)
- Om ja, på vilket sätt? (Ange kronor och ören respektive höjning/sänkning)

#### Partiernas svar:

- Centerpartiet: a. Ja. b. Alla transportslag ska bära sina miljökostnader Övergången till förnybart bränsle och effektivare plan ska stimuleras och biljettskatten ska växlas till att beskatta utsläppen genom bränslebeskattning
- Kristdemokraterna: I budgetförslaget inför 2022 föreslogs att ta bort skatten helt då den i princip bara flyttat flyg till flygplatser utanför Sverige

- Liberalerna: *Det är flygets utsläpp och höghöjdseffekter som är problemet, inte att människor reser. Vi vill se en europeisk flygskatt baserad på koldioxidutsläpp. Vi vill också att höghöjdseffekterna ska kompenseras med negativa utsläpp som flyget upphandlar. Den nuvarande flygskatten ska avskaffas.*
- Miljöpartiet: *a. Ja. b. Vi vill fördubbla flygskatten. Om möjligt vill vi göra flygskatten progressiv, så att de som flyger mest också betalar mest skatt.*
- Socialdemokraterna: *a. Nej*
- Sverigedemokraterna: *a. Ja. b. Vi vill ta bort flygskatten*
- Vänsterpartiet: *a. Nej*

## Metod

### Svar: Ta bort flygskatten

Utsläppen från inrikes flyg ökar med 29 000 ton CO<sub>2</sub>e om höghöjdseffekt inkluderas.

Utsläppen från flygningar som startar i Sverige ökar med 184 000 ton CO<sub>2</sub>e om höghöjdseffekten inkluderas. Här är inrikesflyg inkluderat. En stor del av dessa utsläpp äger rum utanför Sverige.

### Svar: Oförändrad flygskatt

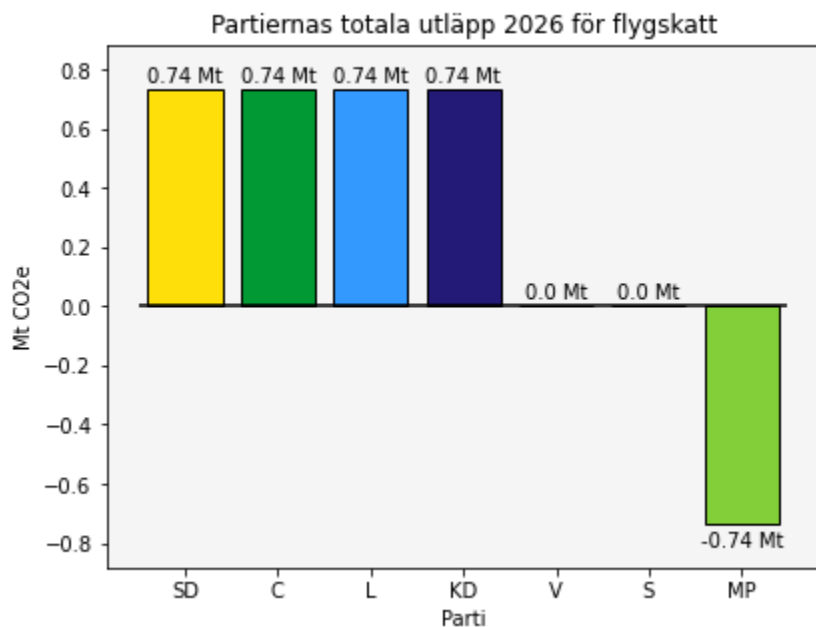
Utsläppen förblir oförändrade.

### Svar: Ökad skatt

Utsläppsminskningen beräknas med utgångspunkt i hur stor skatteökningen är (i förhållande till nuvarande skattenivå) och den utsläppsminskning denna åstadkommer. Nuvarande skattenivå är differentierad för flygningar 1) inom EES inklusive inrikesflyg, 2) i Europa och närområdet inklusive USA samt vissa utvecklingsländer och 3) övriga världen. Om svar endast anger ökning för en kategori antas likformig ökning för alla kategorier om inget annat anges. Dagens skattenivåer är för kategori 1) 64 kr per passagerare 2) 265 kr per passagerare och 3) 424 kr per passagerare. Utsläppsminskningarna nuvarande skattenivå ger upphov till framgår under svaret "Ta bort flygskatten".

Siffrorna utgår från Flygskatteutredningen och Skatteverket. Full övervältring av skatten på biljettpriset har antagits. Effekten av en viss överflyttning från inrikesflyg till bil har inkluderats i enlighet med Flygskatteutredningens beräkningar.

## Resultat



Figurförklaring: Figuren visar den samlade effekten på utsläppen av en borttagen skatt, nuvarande nivåer och en ökad flygskatt för åren 2023-2026

## Kommentar

För de partier, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, som svarat att de vill hålla flygskatten på dagens nivåer, dvs. "oförändrad flygskatt" räknas effekten som 0.

## Källförteckning

- SOU 2016:83 [En svensk flygskatt - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/49131/13281)
- [Skattesatser för flygskatt per land](https://www.skatteverket.se/privat/flygskatt)
- [Lag \(2017:1200\) om skatt på flygresor \(Riksdagen.se\)](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lag/dokument-lagforordning/lag-20171200-om-skatt-pa-flygresor_Riksdagen.se)

## Konsumtionsskatt på livsmedel

### Fråga och svar

En konsumtionsskatt på livsmedel som motsvarar den svenska koldioxidskatten år 2015 (1,15 kronor per kg CO<sub>2</sub>) och som omfattar alla utsläpp ur ett livscykelperspektiv fram till affären skulle ha potential att

minska växthusgasutsläppen från livsmedelskonsumtionen med drygt 10 procent, enligt en forskningsrapport från Naturvårdsverket, [Effekter av en klimatskatt på livsmedel](#). Ställer ni er bakom förslaget att beskatta livsmedel utifrån klimatpåverkan i nivå med koldioxidskatten? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)

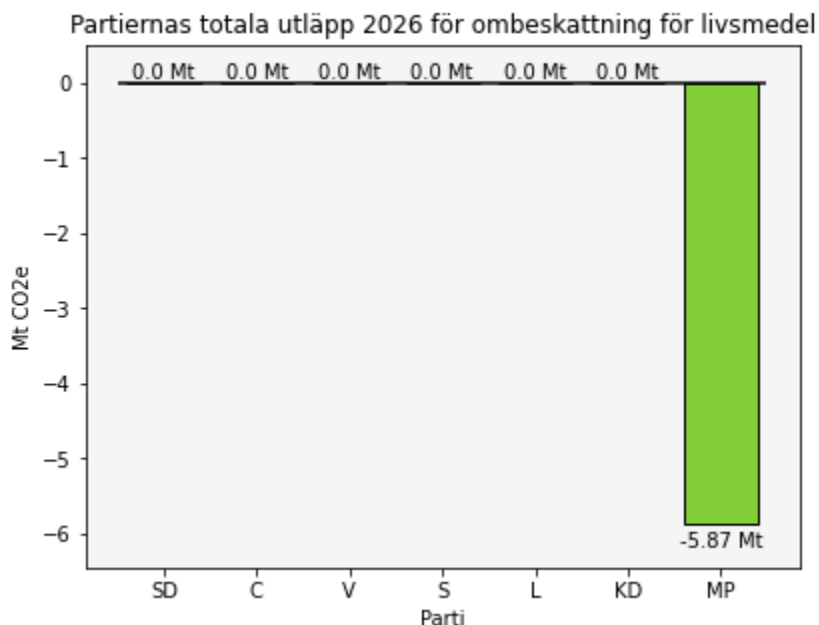
**Partiernas svar:**

- Centerpartiet: *Nej*
- Kristdemokraterna: *Nej*
- Liberalerna: *Nej*
- Miljöpartiet: *Ja*
- Socialdemokraterna: *Nej*
- Sverigedemokraterna: *Nej*
- Vänsterpartiet: *Vet ej*

## Metod

En uträkning om konsumtionsbaserade utsläpp från livsmedel finns på [Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år \(naturvardsverket.se\)](#). Enligt statistiken var utsläpp från livsmedel för 2019 1,4 ton CO<sub>2</sub>e per person vilket innebär cirka 14 miljoner CO<sub>2</sub>e totalt 2019. Rapporten visar att en klimatskatt på livsmedel enligt dagens modell för koldioxidskatt har potential att minska matens klimatbelastning med ca 10 procent, varav det mesta kommer från en minskning av kött och andra animalier. Detta resulterar i en minskning med cirka 1,4 miljoner ton per år totalt om man har en skatt på livsmedel utifrån konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp. Det bör noteras att en del av utsläppsminskningen kommer att ske utomlands då det påverkar importerad/-t mat eller foder.

## Resultat



Figurförklaring: Figuren visar den samlade utsläppsminskningspotentialen för nästa mandatperiod (2023-2026)

## Källförteckning

- Effekter av en klimatskatt på livsmedel, Naturvårdsverket, [Effekter av en klimatskatt på livsmedel \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se/publiserat-och-forsatt/effekter-av-en-klimatskatt-pa-livsmedel)
- Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år, [Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se/publiserat-och-forsatt/konsumtionsbaserade-vaxthusgasutslapp-per-person-och-ar)

## Återvätning av torvmarker

### Fråga och svar

Den statliga finansieringen av naturbaserade lösningar, såsom återvätning av torvmarker, var under 2021 350 miljoner kronor och beräknas till 325 miljoner kronor under 2022 samt 100 miljoner kronor 2023 (under [utgiftsområde 20](#)). Satsningen bedöms av regeringen kunna bidra till en utsläppsminskning på totalt 1,5–3,6 miljoner ton koldioxidekvivalenter över en tjugoårsperiod. För år 2030 beräknas utsläppsminskningen till 0,08–0,18 miljoner ton koldioxidekvivalenter beroende på vilka marker man

väljer att återväta. Det finns också möjligheter att söka stöd för att anlägga och restaurera av våtmarker inom [landsbygdsprogrammet](#).

- a. Anser ni att nuvarande nivåer på statliga satsningar på naturbaserade lösningar, såsom återvätning av torvmarker, för att öka kolinlagringen bör justeras? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)
- b. Om ja, vilka förändringar vill ni se? (Ange antal miljoner kr per år i minskning/resp höjning för varje år och anslag som berör detta under mandatperioden, max 200 tecken inklusive blanksteg)

#### Partiernas svar:

- Centerpartiet: Vi vill öka finansieringen av den strategiska plan som ska ersätta dagens landsbygdsprogram med 1 miljard kr per år fr.o.m. 2023-2027. Då finns förutsättningar att förstärka de vattenvårdande åtgärderna
- Kristdemokraterna: a. Ja. b. Den sammanlagda klimatnyttan med återvätning av torvmarker måste våga ifrågasättas. Det är dock klart att efter att torven skördats efterbehandla marken och blir inte sällan våtmark
- Liberalerna: Det var efter krav från Liberalerna i januariförhandlingarna som det blev pengar till återvätning av torvmark av klimatskäl. Metoden är en mycket kostnadseffektiv klimatåtgärd och vi vill se att programmet förlängs och utökas i den takt det går att hitta intresserade markägare. Framförallt är det improduktiv skogsmark som är intressant. Vägvalsutredningen, SOU 2020:4, anger potentialen till 100 000 hektar skogsmark fram till 2045. Vi menar att det går att återväta den här torvmarken redan de kommande tio åren. Låt oss anta att 10 000 hektar återvätas per år från 2023-2032. Utredningen anger kostnaden till 20 000 till 30 000 per hektar. Om vi antar mitten på spannet blir kostnaden för återvätningen 250 MSEK per år. Utsläppen minskar med 1-9 ton CO<sub>2</sub>e per hektar och år. Effekten består i 40-60 år, vilket överlappar med den period vi riskerar att överskrida planetens utsläppsbudget.
- Miljöpartiet: a. Ja. b. MP vill öka anslaget för åtgärder för värdefull natur till 3 miljarder per år. I denna budgetpost ingår ca 650 miljoner kronor per år till återvätning.
- Socialdemokraterna: a. Vet ej
- Sverigedemokraterna: Vi är inte emot återvätning i alla tänkbara fall men återvätning av torvmark bevuxen med skog bör inte påtvingas markägare utan i första hand ske då forskning visar att återvätning ger tydliga fördelar.
- Vänsterpartiet: a. Ja. b. Vi har aviserat högre anslag på UO:20 1:3, 1 230 miljoner kronor bör anslås för 2023 och 1 450 miljoner kronor för 2024 i ökning jämförelse med regeringens förslag. Av dessa medel är 50 miljoner kronor per år avsedda för återvätning av torvmarker.

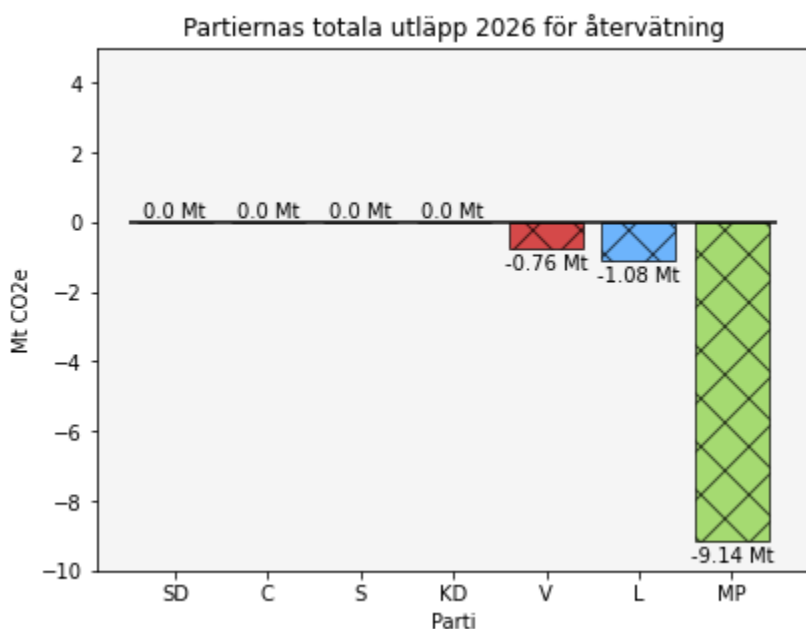
## Metod

Det uppskattas finnas ca 1 miljon hektar (ha) skogsmark på dikade före detta våtmarker (UNFCCC, 2020). Dessutom har det tidigare uppskattats finnas 210 000 ha jordbruksmark med dikad djup torv i Sverige

(Berglund & Berglund, 2010). Men i klimatrappporteringen till UNFCCC antas det finnas knappt 140 000 ha organogen jordbruksmark på dikad torvmark, den räknas som organogen mark eftersom torven brutits ner till en svart jord (UNFCCC, 2020). Vi utgår ifrån den senare siffran (140 000 ha) för beräkningar. Utsläppen från dikade torvmarker i Sverige beräknas vara 12 miljoner ton CO<sub>2-ekv</sub> (koldioxidekvivalenter) per år varav 7,4 miljoner ton från skogsmark och 4,6 miljoner ton från jordbruksmark (UNFCCC, 2020).

Skogsstyrelsen upprättar återvätningsavtal på 50 år med ersättning till markägaren på 1 000 till 27 300 kr per hektar som en engångsersättning. Om man skulle gå på Skogsstyrelsen ersättningsnivå (och alla skogsägare antar det) så skulle återvätning av all skog på torvmark (1 miljon ha) kosta 7 miljarder kronor, om man antar en ersättningsnivå på 7000 kr per ha. Om det sprids ut på 20 år blir det 350 miljoner kr per år. Återvätning av jordbruksmark borde rendera en högre kostnad. Vi har antagit den högsta nivån som skogsstyrelsen har, 27300kr per ha och 140 000 hektar, vilket blir ca 4 miljarder kr, och utspritt över 20 år 200 miljoner per år. Att återväta all torv- och organogen mark skulle alltså kosta ca 550 miljoner per år i 20 år.

## Resultat



Figurförklaring: Figuren visar den samlade utsläppsminskningspotentialen för nästa mandatperiod (2023-2026)



## Kommentar

Tre partier, Liberalerna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet har lämnat förslag inom LULUCF-sektorn (utsläpp och upptag inom markanvändningssektorn) som går att kvantifiera. I denna beräkning så värderas anslagen för kommande mandatperiod.

Miljöpartiet vill avsätta 650 miljoner kr per år för återvätningsåtgärder över 20 år. Summans storlek gör det rimligt att anta att partiet vill återväta både skogs- och jordbruksmark. Vi antar att 350 MSEK/år används för skogsmark med en ersättning på 7000 kronor per hektar och 10,8 ton CO<sub>2</sub>e per hektar och år enligt IPCCs emissionsfaktor. 300 MSEK/år används för jordbruksmark med en ersättning på 27300 kr/hektar och reduktion på 34 ton CO<sub>2-ekv</sub> per hektar och år. Det skulle ge en årlig minskning av utsläppen med 0,91 Mton/år och till 2026 kumulativt 9,1 Mton minskade utsläpp.

Liberalerna vill återväta 10 000 hektar per år. Det motsvarar 40 000 hektar till 2026. Om vi antar att det i första hand innebär skydd av rika marker och de i södra delen av landet, och minskade utsläpp om 10,8 ton CO<sub>2</sub>e per hektar och år enligt IPCCs emissionsfaktor, skulle den årliga klimatrapporeringen visa en minskning om ca 0,43 Mton/år CO<sub>2</sub>e till 2026, (0,86 Mton/år till 2030). Man skulle till 2030 nå 7 procents minskning av nuvarande utsläpp från dikade torvmarker om skog i södra Sverige åtgärdas, vilket innebär att 93 procent av utsläppen fortsätter. Det skulle kunna vara 23 procents minskning om åkermark med 34 ton CO<sub>2</sub>e per hektar och år åtgärdas. Jordbruksmarkens stora utsläpp nämns inte i svaret.

Vänsterpartiet vill avsätta 50 miljoner per år för återvätningsåtgärder av torvmarker. Om vi antar samma resonemang som ovan med en ersättning på 7000 kronor per hektar skog kommer ca 7000 hektar skogsmark i södra Sverige kunna återvätas. Med IPCCs emissionsfaktor 10,8 CO<sub>2</sub>e per hektar och år har man till 2026 uppnått en minskning om 0,30 Mton CO<sub>2</sub>e per år i den årliga rapporteringen. Till 2030 blir det 0,60 Mton/år vilket motsvarar 5 procent av nuvarande utsläpp från dikade torvmarker.

Återvätningsåtgärder av åkermark ger större utsläppsminskning per hektar men är dyrare. Och om vi använder samma resonemang som ovan för Vänsterpartiet kan utsläppen ha minskat med 0,25 Mton CO<sub>2</sub>e/år till 2026 motsvarande 4 procent av nuvarande utsläpp från dikade torvmarker. Vi har antagit att partiet i första hand kommer att satsa på att återväta skogsmark och går på den högre siffran ovan (0,3 Mton/år till 2030). I vilket fall fortsätter utsläppen av växthusgaser från dikade torvmarker och ca 95 procent återstår att åtgärda.

## Källförteckning

- Sveriges rapportering till UNFCCC, 2020 ([UNFCCC.int](https://unfccc.int))
- Miljöinvestering för att anlägga och restaurera våtmarker och dammar ([Jordbruksverket.se](https://jordbruksverket.se))
- Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård ([Regeringen.se](https://regeringen.se))
- Återvätningsavtal ([Skogsstyrelsen.se](https://skogsstyrelsen.se))
- Återvätningsavtal, ersättningsnivåer ([Skogsstyrelsen.se](https://skogsstyrelsen.se))

- IPCC emissionsfaktor, IPCC 2006 guidelines, 2013 wetland supplement ([IPCC.org](http://ipcc.org))
- Berglund, Ö., Berglund, K., 2010. Distribution and cultivation intensity of agricultural peat and gyttja soils in Sweden and estimation of greenhouse gas emissions from cultivated peat soils. Geoderma 154, 173-180.