

Motion till riksdagen 2009/10: MJ2

av Peter Pedersen m.fl. (v)
med anledning av prop. 2009/10:164

Hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund.....	2
4	Behovet av en särskild lag.....	3
4.1	Hållbarhetskriterier räcker dock inte	3
4.2	Vi behöver minska trafikarbetet	4
5	Högre krav på ekologisk hållbarhet	4
6	Högre krav på social hållbarhet.....	5
6.1	Mark- och livsmedelsförsörjning.....	5
6.2	Hållbarhetsdirektivet saknar social dimension	6
6.3	Även krav på andra fordonsbränslen	7

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett nytt lagförslag som på allvar leder till reducering av växthusgaser med minst 50 % i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag på sociala hållbarhetskriterier.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige internationellt bör verka för att det införs en internationell certifiering som omfattar både ekologisk och social hållbarhet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige genom t.ex. biståndsmedel kan bygga upp institutionell kapacitet i fattigare länder för att dessa ska kunna säkerställa efterlevnad av certifieringssystemen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för att alla former av fordonsbränslen certifieras utifrån kriterier om en hållbar produktion.

3 Bakgrund

I propositionen föreslås en ny lag om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen. Bakgrunden till regeringens förslag är att regeringen vill implementera delar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor i svensk lagstiftning.

Direktivet är ett medel för att uppnå Europeiska unionens mål att 20 % av unionens bruttoenergianvändning ska tillgodoses genom energi från förnybara energikällor senast 2020 och att andelen energi från förnybara energikällor när det gäller alla former av transporter år 2020 ska uppgå till minst 10 % av den slutliga energianvändningen i transporter i varje medlemsstat.

Bland de förnybara energikällorna ingår biodrivmedel och flytande bibränslen. För dessa energikällor anges i direktivet vissa kriterier som de måste uppfylla för att användningen av energikällorna ska få beaktas vid uppnåendet av målet.

Direktivets krav på att hållbarhetskriterierna ska uppfyllas för att ge finansiellt stöd kommer att behandlas i särskild ordning, då regeringen anser att det krävs ytterligare utredning i den delen. Mot den bakgrunden föreslås att den tidigare beslutade tidpunkten för när skattefriheten för vissa bibränslen ska villkoras av att bränslena är hållbara skjuts fram från den 1 januari 2011 till den 1 januari 2012.

4 Behovet av en särskild lag

Vi delar regeringens bedömning att finns flera skäl att reglera hållbarhetskriterierna i en särskild lag. Hållbarhetskriterierna ska kunna gälla både för inhemsk eller importerad råvara eller bränslen. Det finns även behov av att tillföra förslag som i dag inte omfattas av svensk rätt, och till det krävs en sammanhållen lag på detta område. Regeringen har själv föreslagit några av dessa tilläggsförslag men vi vill även utveckla några andra, vilket vi även gör i denna motion.

Alternativet till en hållbarhetslag är att justera ett antal redan gällande lagar, förordningar och föreskrifter. Men detta ger en mycket sämre överskådlig het. Det behövs därför en särskild hållbarhetslag som samlar samtliga hållbarhetskriterier. På så sätt blir det en tydligare och mer överblickbar lagstiftning.

Regeringens naturvårdspolitik har hittills haft inriktningen att ta ut så mycket bioenergi som möjligt ur naturen. Vi har i riksdagen påpekat de negativa konsekvenser som regeringens politik kan medföra för den biologiska mångfalden. Med anledning av detta ser vi positivt på EU-direktivets hållbarhetskriterier, då dessa till viss del kan motverka regeringens ohållbara politik inom området.

4.1 Hållbarhetskriterier räcker dock inte

Vi vill dock understryka att hållbarhetskriterier för biodrivmedel bara är en liten del i att få en mer miljöanpassad trafik. Vi kommer aldrig lösa bilismens problem med hjälp av teknisk utveckling, dvs. att bilarna blir mer och mer rena. För det första visar empirisk erfarenhet att så inte är fallet. Förvisso har bilarna blivit mer energieffektiva och släpper ut mindre avgaser, men samtidigt har de blivit alltmer sofistikerade och innehåller alltmer teknik som i sin tur ”äter upp” energieffektiviseringen. För det andra hjälper det inte att varje enskild bil blir mer miljövänlig om antalet bilar ökar samtidigt. Varken natur eller människa är särskilt behjälpt av att utsläppen per bil minskar om det totala utsläppet i absoluta termer ökar, vilket t.ex. varit fallet med koldioxid. Sedan 1990 har biltrafikens samlade utsläpp av koldioxid ökat med 12 %, samtidigt som varje enskild bil släpper ut mycket mindre koldioxid i dag än 1990.

Men det är inte bara vi som inte delar uppfattningen att reduktion av trafikens utsläpp till stor del ska kunna ske genom ny teknik. VTI:s bedömning är att det inte är rimligt att förvänta sig stora konsekvenser av teknikutvecklingen inom den 10-årsperiod som är relevant i det här sammanhanget. Vägverket anser att det inte finns några innovationer inom synhåll som på ett avgörande sätt skulle kunna lösa transportsystemets miljöproblem. ”Vägverket har för sin del dragit slutsatsen att biltrafiken långsiktigt måste minska. Kraven på alternativ som kan konkurrera med biltrafik, som vi känner den i dag, är således mycket stora. Det kommer inte att vara möjligt att minska biltrafiken om

Fel! Okänt namn på

inte det finns fullgoda ersättningsalternativ” (Vägverkets remissvar med anledning av EU-kommissionens förslag till hållbara moderna transporter).

4.2 Vi behöver minska trafikarbetet

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

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

Kollektivtrafik, som ofta utgörs av busstrafik, är mer miljövänligt och trafiksäkrare och en förstärkt kollektivtrafik är en politik för jämlikhet genom att pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster gynnas. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämställdheten inom transportsektorn som i hög grad är präglad av mäns värderingar och maktövertag. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnors tillgång till transporter förstärks.

Så för att få ett mer miljöanpassat transportsystem måste dels trafikarbetet minska, dels måste samhällets subventioner och stöd inriktas tydligt mot de mest hållbara transportmedlen samt mot vissa socioekonomiska grupper. Ett minskat behov av transporter behöver dock inte betyda minskad kommunikation, eftersom samhällsplanering och IT kan bidra till ökad kommunikationsnivå samtidigt som det fysiska transportbehovet med fordon minskar. Det är tillgängligheten som ska öka, inte rörligheten.

5 Högre krav på ekologisk hållbarhet

Regeringen föreslår att EU-direktivet om hållbarhetskriterier införs utifrån den miniminivå som krävs. Det betyder att biodrivmedel eller flytande biobränslen ska anses som hållbara om användningen av dessa bränslen medför en minskning av utsläppen av växthusgaser med minst 35 % i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts.

Från och med 1 januari 2017 ska en minskning av utsläppen av växthusgaserna vara minst 50 % i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts och från den 1 januari 2018 ska en minskning av utsläppen av växthusgaser vara minst 60 %.

Vi anser att dessa nivåer är alldeles för lågt satta. När lagstiftningen genomförs måste den allra lägsta godtagbara nivån vara att utsläppen minskar med minst 50 %. Minskningen från t.ex. etanol från sockerrör är en reduktion på mellan 70–85 % av växthusgaser, vilket är det biodrivmedel som Sverige importerar mest. När det gäller de olika utvecklingsförsök som pågår i Sverige med att framställa biodrivmedel är reduceringsnivån åtminstone dubbelt så högt som gränsen 35 %.

Det är därför anmärkningsvärt att regeringen valt att lägga lagstiftningen på en så låg nivå, särskilt med tanke på att EU:s hållbarhetsdirektiv inte kräver att det ska vara exakt 35 %, 50 %, 50 % respektive 60 % utan att det ”åtminstone” ska uppgå till dessa nivåer.

Sveriges ambition måste vara mycket högre än den regeringen avser. Den låga nivån kan i värsta fall öppna för import eller produktion av biodrivmedel som inte på allvar bidrar till låg klimatpåverkan i den omfattning som är tekniskt och politiskt möjligt. Vänsterpartiet föreslår därför att riksdagen utifrån vad vi här ovan anför ger regeringen i uppdrag att återkomma med ett nytt lagförslag som på allvar leder till reduktion av växthusgaser med minst 50 % i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi vill även tillägga att i dag tilldelas de som producerar el ur råvaror från torvmark elcertifikat. Vänsterpartiet har länge ansett att torv inte ska ingå i elcertifikatssystemet. Enligt förslaget på hållbarhetskriterier ska bränslen som produceras från mark som den 1 januari 2008 var torvmark inte anses som hållbara. Därmed ska de inte längre få elcertifikat såvida det inte visas att odling, skörd eller avverkning av råvaran inte medför dränering av tidigare odikad mark. Vi anser att förslaget är ett steg i rätt riktning.

6 Högre krav på social hållbarhet

6.1 Mark- och livsmedelsförsörjning

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

Fel! Okänt namn på

investerare enligt lag är förbjudna att köpa upp mark hyr man i stället marken genom långtidskontrakt – i vissa fall på upp till 99 år.

För att biobränslen ska kunna vara hållbara krävs därför mer än att de bara uppfyller ekologiska hållbarhetskriterier. Det gäller frågor om markanvändning, men också att biodrivmedelsproduktion ibland leder till fruktansvärda arbetsvillkor, långa arbetsdagar och ibland slavliknande förhållanden. Detta är självklart helt oacceptabelt. Import av biodrivmedel till Sverige måste ske utifrån sociala och ekologiska hållbarhetsvillkor. En given utgångspunkt i samband med produktion av biobränslen är att produktionen av biodrivmedel måste leda till minst 50 % reduktion av koldioxidutsläppen, att den biologiska mångfalden inte hotas, att framställningen inte sker på bekostnad av livsmedelsproduktion i regioner där det råder brist på mat, att det betalas ut skäliga löner, att arbetsförhållanden är säkra och rimliga samt att produktionen inte tränger ut lokalbefolkning.

6.2 Hållbarhetsdirektivet saknar social dimension

Dessvärre har EU inte specificerat krav på hur de sociala hållbarhetskriterierna ska utformas, utan bara skjutit frågan till att kommissionen vartannat år ska granska hur sociala villkor påverkas genom produktion av biodrivmedel.

Det är i sig beklagligt att EU inte har högre ambitioner än så, men regeringen hade kunnat gå längre än minimikravet i EU-direktivet och infört en rad sociala hållbarhetskriterier enligt direktivets artikel 17.7, och som kommissionen har till uppgift att rapportera om.

Följande beaktanden hade varit möjliga att införa i svensk lagstiftning:

- ? Att de sociala effekterna av biodrivmedelspolitiken inte får leda till sämre tillgång på livsmedel till överkomligt pris, särskilt för människor som lever i utvecklingsländer.
- ? Att respekten för markrättigheter efterlevs.
- ? Att det införs ett moratorium på ny markexploatering i länder som saknar fungerande lagstiftning om markrättigheter.
- ? Att de indirekta effekterna av exploatering även finns med i kriterierna för hållbarhet.
- ? Att ILO-konvention nr 29 efterlevs när det gäller tvångsarbete eller obligatoriskt arbete.
- ? Att ILO-konvention nr 87 efterlevs när det gäller föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten.
- ? Att ILO-konvention nr 98 efterlevs när det gäller tillämpning av principerna för organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten.
- ? Att ILO-konvention nr 100 efterlevs när det gäller lika lön för män och kvinnor för arbete av lika värde.
- ? Att ILO-konvention nr 105 efterlevs när det gäller avskaffande av tvångsarbete.
- ? Att ILO-konvention nr 111 efterlevs när det gäller diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning.

Fel! Okänt namn på

- ? Att ILO-konvention nr 138 efterlevs när det gäller minimiålder för tillträde till arbete.
- ? Att ILO-konvention nr 182 efterlevs när det gäller förbud mot och omedelbara åtgärder för att avskaffa de värsta formerna av barnarbete.

Staten bör därför verka för att alla biodrivmedel certifieras utifrån kriterier om både ekologisk och social hållbar produktion. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till sociala hållbarhetskriterier i enlighet med vad som nämns här ovan. Detta bör ges regeringen till känna.

Som vi tidigare nämnt har EU tyvärr valt att inte införliva sociala hållbarhetskriterier för biodrivmedel. Mot bakgrund av vad som här ovan framförs om vikten av att hållbarhetskriterier även omfattar den sociala dimensionen bör det ske en ändring av EU-direktivet. Sverige bör därför internationellt verka för att det införs en internationell certifiering som omfattar både social och ekologisk hållbarhet. Detta bör ges regeringen till känna.

Det är även viktigt att Sverige genom t.ex. biståndsmedel kan bygga upp institutionell kapacitet i fattigare länder för att dessa ska kunna säkerställa efterlevnaden av certifieringssystemen. Detta bör ges regeringen till känna.

6.3 Även krav på andra fordonsbränslen

Vi vill således att det ställs sociala och ekologiska krav på produktion av biobränslen. Men det man samtidigt måste fråga sig är i vilken utsträckning vi ska ställa andra villkor på biobränslen än vad vi gör på andra importerade varor. De Krav- och rättvisemärkta varorna utgör ca 1 % av konsumtionen. Till exempel kan kaffe och bananer odlas på väldigt olika sätt och i många fall under förhållanden som inte är socialt och ekologiskt hållbara. Ska vi därför förbjuda dessa varor? Eller ska vi se till att t.ex. de sociala villkoren förbättras?

I vilket fall som helst är det högst lämpligt att upprätta samma spelregler för olika sorters drivmedel. All fordonsbränsle bör certifieras utifrån kriterier om att produktionen ska vara socialt och ekologiskt hållbar. Det är inte rimligt att det ska ställas högre krav på biobränslen än på fossila bränslen. Staten bör därför verka för att alla former av fordonsbränslen certifieras utifrån kriterier om en hållbar produktion. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 30 mars 2010

Peter Pedersen (v)

Wivi-Anne Johansson (v)

Kent Persson (v)

Gunilla Wahlén (v)