

Motion till riksdagen
2013/14: MJ493

av Matilda Ernkrans m.fl. (S)

Klimatpolitik för jobb och välfärd

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	1
Förslag till riksdagsbeslut	2
Klimatpolitik för jobb och välfärd.....	4
Det vetenskapliga läget	5
Internationell klimatpolitik.....	7
Arktis	8
EU:s klimatpolitik	9
Klimaträttvisa.....	11
Sveriges klimatmål till 2020	12
Skatter	14
Investeringar	16
Energi	17
Trafik	20
Bostäder	26
Jordbruket	27
Sveriges klimatmål till 2050	28
Klimatpolitiskt ramverk	30

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de kommande internationella klimatförhandlingarna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Arktis och klimatpolitik.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stödja förslaget att EU, oavsett andra länder, till 2020 ska minska utsläppen med 30 procent jämfört med 1990.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska vara pådrivande för ETS-systemets utveckling och att långsiktiga strukturella åtgärder för att lösa problemet med låga utsläppspriser och stora överskott på utsläppsrätter ska tas fram.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska driva att EU:s klimatmål för 2030 ska svara mot den högre delen av spannet i EU:s mål för 2050 som är minus 80–95 procent till 2050.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska driva att EU inför sektorsvisa klimatmål.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inom EU ska verka för att kommissionens arbete med färdplanen för klimatpolitiken till 2050 tar sikte på att nå det högre målet i spannet med minus 80–95 procent till 2050.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande för att skapa nya internationella finansieringskällor för klimatomställningen i utvecklingsländer.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska vara drivande för att EU ska stå för en generös andel av FN:s gröna klimatfond.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige måste börja betala in pengar till FN:s gröna klimatfond och att de budgetmedel som i dag används till CDM och JI ska användas till detta.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klara riksdagens beslutade klimatmål på 40 procents minskning 2020 jämfört med 1990 utan att räkna med klimatkrediter inköpta i andra länder (CDM och JI).
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen årligen ska rapportera måluppfyllelsen av riksdagens klimatmål till riksdagen.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta fram en tvärssektoriell biogasstrategi.²

Fel! Okänt namn på

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lägga fram ett förslag för riksdagen om ett klimatmål på en minskning av växthusgasutsläppen med minst 90 procent 2050 jämfört med 1990 och att Sverige 2050 ska vara fritt från användning av fossila bränslen.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att också lägga fram sektorsvisa mål samt delmål 2030 och 2040.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett klimatpolitiskt ramverk.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrätta ett klimatpolitiskt råd som ska granska och följa regeringens arbete med det klimatpolitiska ramverket.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra regelbundna uppföljningar av den klimatpåverkan som konsumtionen i Sverige har.

¹ Yrkande 2 hänvisat till UU.

² Yrkande 13 hänvisat till NU.

Fel! Okänt namn på

Klimatpolitik för jobb och välfärd

Klimatpolitikens inriktning är egentligen enkel. De fossila utsläppen måste minska för att på sikt upphöra helt. Det handlar om solidaritet och rättvisa. Det handlar om överlevnad. Det handlar om att bestämma sig. Att agera med respekt för människors vardag, med fokus på samarbete och samverkan och med så mycket av långsiktiga besked som möjligt.

Vi har bestämt oss. Sverige ska bli en ledare i den globala tävlingen om grön teknologi, inte en sorglig eftersläntrare. Vi vill fortsätta bygga ut den förnybara energin, energieffektivisera vår produktion och klimatsäkra våra bostäder och transporter, för det skapar både jobb och framtidstro. Våra barn förtjänar en värld fri från skenande uppvärmning, en mer rättvis och solidarisk värld.

Uppgiften är att klara en omställning från ett samhälle helt beroende av fossila bränslen till ett samhälle med förnybara energikällor. Det är ett stort politiskt ansvar. Det kräver framsynthet, investeringar, beteendeförändringar och utbildning.

Sverige ska vara med och leda utvecklingen för ett mer aktivt klimatarbete – inte ställa sig vid sidan av. Regeringens sänkta ambitioner och ovilja att ta ledningen, både nationellt och internationellt, har inneburit försuttna chanser på klimatområdet. Sverige och socialdemokratin ska vara en drivande kraft, nationellt och internationellt, för en ambitiös klimatpolitik.

Idag är andra länder snabbare än Sverige på att anpassa sin ekonomi och sitt näringsliv i en hållbar riktning. En grön kapplöpning har det kallats utifrån att de länder som minskar sitt beroende av fossila bränslen och använder energin mer effektivt får på sikt lägre kostnader och blir därmed konkurrenskraftigare. All verksamhet är idag beroende av fossila bränslen. Därför påverkar klimatomställningen alla jobb. Det handlar om hela vår välfärd, hela vår samhällsutveckling.

Vi socialdemokrater vill att svenska företag ska ligga i framkant med att utveckla den fossilfria och energieffektiva teknik som hela världen efterfrågar. Många framtidsjobb finns där lösningarna på klimatkrisen utvecklas. Med investeringar i ny miljövänlig teknik skapas nya hållbara jobb. Genom att minska vår förbrukning eller återvinna det vi förbrukar kan vi minska belastningen på jordens gemensamma resurser och ta vårt ansvar för den jord vi ska lämna över till kommande generationer.

Utmaningen är att göra ny teknik konkurrenskraftig. Det kan göras genom att den gamla tekniken blir dyrare, till exempel genom att sätta ett pris på utsläppen. Om vi sedan använder intäkten till investeringar så får vi dubbel effekt av politiken. Klimatmålen ska gå parallellt med mål för sysselsättning och välfärd, inte vara underordnade dessa.

Konsumtionens betydelse för vår klimatpåverkan bör få en större uppmärksamhet i klimatarbetet. Naturvårdsverkets granskning¹ har visat att för

¹ Naturvårdsverket. *Konsumtionens klimatpåverkan* Rapport 5903 november 2008.

att vi ska få en mer heltäckande bild av vår klimatpåverkan bör alla utsläpp under en produkts hela livscykel, inklusive utsläpp utomlands från tillverkning och transport av de varor som importeras, räknas in. Granskningen visade att en svensk orsakar 25 procent högre utsläpp med ett sådant synsätt än om enbart svenska utsläpp räknas in.

Vi menar att målet om en minskning av växthusgasutsläppen med 40 procent till 2020 jämfört med 1990 ska nås utan att vi räknar in utsläppsminskningar utomlands som vi betalar för.

De insatser vi föreslår är bland annat nya styrmedel för att på kort sikt ställa om fordonsflottan snabbare, investeringar i järnväg, ytterligare investeringar i ny klimatsmart teknik och förnybar energi. Fokus måste ligga på nya hållbara jobb och att hålla ihop Sverige och människor för en hållbar utveckling.

Viktigt är också att ett mer framsynt arbete på hemmaplan kan bli en trovärdighetsgrund att stå på när Sverige intar en mer aktiv roll i det internationella klimatarbetet. Sverige måste åter bli en röst för klimaträttvisa och ambitiös klimatpolitik.

Vi tror att det viktigaste är att människor och företag får långsiktiga spelregler. Det driver utvecklingen. För att klara det måste beslut fattas över block- och partigränser så att de ligger fast under mycket lång tid. Vi föreslår därför att ett klimatpolitiskt ramverk, som varje regering behöver följa, inrättas.

Det vetenskapliga läget

Glappet mellan vad klimatforskningen säger att vi ska göra och de politiska åtgärder som sker internationellt växer. Vi är på väg mot en värld med kraftigt stigande temperaturer och där förutsättningarna för mänskligt liv kraftigt försämras. Det visar IPCC:s femte rapport² vars första del presenterades i Stockholm den 27 september 2013.

Kunskapen om klimatförändringarna och dess orsaker stärks nu med rekordfart. Det faktum att vetenskapen nu har ett mer precist och exakt underlag gör att läget är allvarligare och svårare att ifrågasätta.

Världens främsta klimatforskare som samlats i IPCC kan nu konstatera att det är utan tvivel människans påverkan som orsakar de klimatförändringar vi ser i dag. IPCC har konstaterat att temperaturen stigit 0,8 grader redan, att havsnivån stiger och att glaciärernas och polernas isar smälter.

Men de har också konstaterat att läget blivit värre sedan organisationen kom med sin förra rapport 2007. Dagens klimatpåverkan är 43 procent större än 2007. Att den stigit så mycket från 2005 till 2011 handlar dels om att växthusgashalterna fortsatt att stiga i atmosfären eftersom utsläppen är fortsatt höga men också på grund av att forskarna nu har bedömt att aerosolernas

² IPCC WG1 AR5 Summary for policymakers.

Fel! Okänt namn på

(små partiklar) sammantagna klimatpåverkan kyls mindre än vad de bedömdes i den förra rapporten 2007.³

Det är också så att forskarna nu också kan konstatera att effekten av klimatförändringarna kommer snabbare och blir värre. Främst är det påverkan på havet som överraskar. Dels kommer havsnivåhöjningen att bli större än man tidigare trodde – upp till en meter innan århundradets slut. Dels har forskarna också tydligare visat att de negativa effekterna på havens ekosystem vilka försörjer stora delar av mänskligheten med mat kommer att bli allvarligare eftersom haven försuras.

I IPCC:s femte rapport används också ett helt nytt system för att förutspå klimateffekterna i framtiden. Fyra olika modeller har använts. I den första modellen lyckas mänskligheten snabbt minska utsläppen. Då kan klimatförändringarna stoppas innan runt två grader före 2100. Men det skulle innebära att de samlade utsläppen från nu fram till 2100 skulle begränsas till 270 gigaton. Dagens utsläpp är cirka 10 gigaton per år och ökar varje år och att utsläppen skulle börja vända neråt redan 2020. Detta scenario skulle alltså innebära en snabb begränsning av CO₂-utsläppen på ett mycket radikalt sätt som inte är troligt, om ens möjligt, med dagens politiska ambition.

I den andra modellen och tredje modellen fortsätter utsläppen öka och vänder neråt först 2040 respektive 2060. Lägre energiförbrukning än dagens. Skogsplanteringsprogram genomförs. Markanvändningen minskar tack vare intensifiering av jordbruket och förändrade konsumtionsmönster. År 2100 är temperaturen uppåt 3,2 grader högre än historiskt, respektive 3,7 grader. Det är viktigt att ha klart för sig att även effekterna vid 2 grader förskräcker.

Den fjärde modellen följer den ökningskurva av utsläpp som vi just nu följer. I denna modell fortsätter utsläppen öka och år 2100 tre gånger så höga som idag. Stort beroende av fossila bränslen, mer markanvändning och en hög energianvändning. Temperaturen stiger till över 5 grader redan 2100. Det är en värld där förutsättningarna för vår nuvarande civilisation är små.

Det som IPCC gjort i sina analyser är att också ta hänsyn till de så kallade återkopplingseffekter som forskningen undersökt. Dvs. när temperaturhöjningen sätter fart på jordens egna processer vilket leder till utsläpp av växthusgaser som ger ytterligare temperaturökningar. Vissa av dessa effekter menar forskarna är irreversibla, dvs. processen går inte att stoppa eller vrida tillbaka.⁴

De återkopplingseffekter som tagits med handlar främst om förändringar i mängden vattenånga i atmosfären, moln och sådana återkopplingar. Men det finns fler som inte är med i modellerna eftersom effekterna av dessa är vetenskapligt oklara. Ny forskning har t.ex. visat att metangas läcker från tundran och från havsbotten i Arktis. Metangasen är fossil, dvs. den har varit bunden i marken tack vare permafrosten i miljontals år men släpps nu fri eftersom temperaturen gått upp. Bakgrunden är att temperaturhöjningen på

³ Det finns aerosoler som dämpar klimateffekten men det finns också de som ökar den.

⁴ Rummukainen m.fl. *Uppdatering av det vetenskapliga grunden för klimatarbetet* SMHI 2011 s. 30.

grund av växthusgaser fördelar sig ojämnt över jorden och är högre vid polerna och lägre vid ekvatorn.

Internationell klimatpolitik

Väsentligt för klimatpolitiken är att utsläppen samlas i atmosfären. Det handlar alltså inte om att hitta rätt nivå på utsläppen utan att se till att den mängd utsläpp som samlas runt jorden inte når över en viss koncentration.

Det är alltså viktigare hur mycket vi hinner släppa ut innan utsläppen upphör än vilket datum de upphör. Det är också viktigt att utsläppskurvan börjar plana så snabbt som möjligt annars hinner vi släppa ut för mycket.⁵

Världens länder enades i de internationella klimatförhandlingarna i FN:s regi i Durban 2011 om att senast 2015 ska ett nytt internationellt avtal om stegvisa utsläppsminskningar vara på plats. Avtalet ska börja gälla från 2020. Det innebär att världens stora utsläppare inte kommer att behöva minska utsläppen förrän då. Bedömningar från klimatexperter och miljöorganisationer är att de utsläppsmängder som sker i och med detta leder oss in i en 3–4-gradersvärld.

Enligt FN:s klimatpanel IPCC⁶ så innebär fyra grader att öknarna breder ut sig över världen t.ex. i Spanien och Sydeuropa, stora problem med stormar, skogsbränder som hotar regnskogens existens, kustöversvämningar som drabbar miljontals människor, att sjukdomar ökar vilket belastar hälsovården till bristningsgränsen, livsmedelsproduktionen minskar vilket leder till ökad svält världen över, upp till 250 miljoner människor får brist på vatten, att fyra av tio växt- och djurarter på planeten inte klarar stressen utan utrotas.

De internationella klimatförhandlingarna har tyvärr alltså hittills gett, menar vi, ett otillräckligt resultat för att skydda människor, och de kan inte heller garantera att utsläppen minskar, varken så som vetenskapen och vår planet kräver eller som länderna tidigare utlovat. Istället riskerar de att låsa utsläppen på höga nivåer under många år framåt.

Klimatförhandlingarna 2013, 2014 och slutligen 2015 i Paris är mycket viktiga, kanske till och med avgörande för de globala klimatansträngningarna. Efter tre misslyckanden borde det vara värt att pröva en ny strategi i klimatförhandlingarna. En som bygger mer på förtroende och respekt. Det handlar om att på hemmaplan på allvar sätta fart med investeringar i förnybart, i infrastruktur och energieffektivisering. Visa på att en mer progressiv klimatpolitik tjänar oss väl, stärker vår konkurrenskraft och bygger broar till jobb och välfärd.

Vi menar att Sverige har förmågan och förutsättningarna att ta den rollen och vara den drivkraften. Vi kan vara ett land som lägger fram kreativa förslag. Omställningen till ekologiskt hållbar utveckling är ett ansvar för hela

⁵ Storleken på arean av utsläppskurvan (=totala mängden utsläpp) avgörs ju av kurvans lutning.

⁶ IPCC 2007, arbetsgrupp 2.

Fel! Okänt namn på

världssamfundet men vi rika länder som i dag står för den stora delen av utsläppen ska gå före. För det krävs förebilder. Det ska Sverige bli. För det krävs ett arbete inom Sverige, och en ny inställning och förhandlingsstrategi. I flera frågor har den borgerliga regeringen valt att inte stödja kommissionens förslag i första ledet vilket lett till en osäkerhet om Sveriges position i EU.

Uppfattningen om Sverige har därmed förändrats bland övriga medlemsländer i klimatkonventionen och i EU, samt i det internationella civila samhället.

Arktis

Klimatförändringarna får snabba och dramatiska effekter vid polerna. Sommaren 2012 blev den sommar då isen runt Arktis smälte som mest sedan mätningarna inleddes. Men avsmältningen av de arktiska havsisarna medför också att områden som tidigare skyddats av istäcket, nu av många anses bli tillgängliga för utvinning av naturresurser som fisk, gas, olja och mineraler. De oljefyndigheter som finns i Arktis beräknas räcka till att täcka världskonsumtionen i 3–4 år.⁷ Men de är svåra att nå och risken för utsläpp och olyckor är stor. Klimatförändringarna skapar nya utmaningar som vi måste förhålla oss till och påverka. Om länder och företag väljer att investera i förnybar energi och klimatsmarta innovationer i stället för i svåråtkomlig oljeborrning får vi en rimlig chans både att skydda Arktis mot katastrofala oljeutsläpp och att bromsa de klimatförändringar som så tydligt hotar regionen. Vi menar att framväxande aktiviteter måste styras av starka regelverk med krav på bästa tillgängliga teknik och försiktighetsprincip utifrån hårda miljökrav.

När isen försvinner öppnas också nya transportleder via nordost- och nordvästpassagerna. Om sjöfart via Nordpolen blir möjlig året runt kan flödena bli jämförbara med dem vi finner i Nordatlanten. Denna trafik ökar naturligtvis dramatiskt risken för olyckor och därmed risken för oljeutsläpp.

Vi anser att ansträngningar bör göras för att långsiktigt skydda den känsliga arktiska miljön och stödja den lokala befolkningens ekonomi, hälsa och kultur.

Samma anda av samarbete och hänsyn bör eftersträvas som föregicks när Antarktis skyddades, trots att de två polerna skiljer sig åt väsentligt i flera avseenden. Målet är att få till stånd bindande juridiska regelverk till skydd för den känsliga arktiska miljön.

De delar av Arktis som historiskt har varit skyddade, på grund av ett permanent havsistäcke, måste skyddas med ett starkt bindande regelverk och fredas från olje- och naturgasexploateringar samt fiske med destruktiva redskap och på hotade bestånd.

För resterande Arktis måste samarbetet stärkas mellan länderna. Samarbetet bör utgå från överenskommelsen i FN:s konvention för biologisk mångfald om att människans tryck på särskilt känsliga ekosystem ska minimeras. Vi anser att Sverige, med utgångspunkt från både konventionen om biologisk

⁷ <http://www.dn.se/ekonomi/svalt-intresse-for-utvinning-i-arktisk-hos-oljebolagen>.

mångfald och klimatkonventionen, kan ifrågasätta framtida olje- och naturgasexploateringar i området. Det gäller även fiske med destruktiva redskap och på hotade bestånd. Med respekt för varje lands rätt att själv besluta om sina naturtillgångar och med respekt för FN:s havsrättskonvention ska Sverige verka för ett långsiktigt skydd för de känsliga miljöerna i Arktis i internationella sammanhang.

EU:s klimatpolitik

Vi anser att EU-kommission hittills varit en viktig pådrivare och aktör i den internationella klimatpolitiken. Men vi är oroade över att den svenska regeringen inte gett tillräckligt tidigt och tydligt stöd till den progressiva politik som kommissionen och vissa andra medlemsländer drivit. Den svenska borgerliga regeringen har i flera frågor valt att vara passiv och det har gynnat de krafter och de länder som arbetat emot kommissionens linje.

Ett exempel är frågan om EU borde ta på sig utsläppsminskningar med 30 procent till 2020 oavsett vad andra länder gör. Några länder har drivit den linjen. De har menat att ett sådant ställningstagande skulle kunna vara pådrivande i de internationella klimatförhandlingarna. Men Sverige har varit passivt. Och orsaken till passiviteten är tydlig. Den svenska miljöministern Lena Ek har under pseudonymen centerpartisten Lena Ek kritiserat regeringen (och därmed också miljöminister Lena Ek) i en debattartikel för att Sverige inte tydligare tagit ställning för ett 30-procentsmål. Men moderaterna har i sitt program för EU-valet 2014 slagit fast att EU ska minska utsläppen bara med 20 procent och Fredrik Reinfeldt sade i riksdagens frågestund den 23 maj 2013 att Sverige inte kommer att kräva en uppväxling till minus 30 procent.⁸

I frågan om utvecklingen av EU:s handelssystem för utsläppsrätter, ETS, och förslaget från kommissionen om ”backloading”, det vill säga att utsläppsrätter tillfälligt lyfts bort från handelssystemet för att minska överskottet, har regeringen också agerat oklart. Förslaget presenterades tidigt 2012 men så sent som 27 november 2012 sade miljöminister Lena Ek i ett interpellations-svar i riksdagen⁹ att regeringen fortfarande analyserade kommissionens förslag.

Kommissionen fick ett svagt stöd och Sveriges tveksamhet förvånade omvärlden. En starkare uppbackning från den svenska regeringen i ett tidigare skede hade varit önskvärd och hade stärkt kommissionen i den fortsatta processen.

När sedan regeringen slutligen beslutat att stödja kommissionens förslag så röstade bl.a. representanter för regeringspartierna ner förslaget i Europaparlamentet.

⁸http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Kammaren/Protokoll/Riksdagens-snabbprotokoll-2012_H009110/.

⁹ Svar på Interpellation 2012/13:122 EU:s handel med utsläppsrätter, debatt hölls den 27 november.

Fel! Okänt namn på

EU-kommissionen diskuterar i en rapport som presenterades 14 november 2012 olika lösningar. Bland annat ett förslag om ett ”golv” för priset på utsläppsrätterna, något som Storbritannien fört fram.

EU:s utsläppshandel står nu inför en svår situation. Det finns idag inte en långsiktig drivkraft för investeringar i koldioxidsnål teknik.

Svensk industri kan sägas ha en konkurrensfördel eftersom våra svenska miljökrav och miljöskatter har drivit fram ny teknik. Förslaget att plocka bort utsläppsrätter från marknaden hade kunnat stärka deras konkurrenskraft och varit bra för jobben i Sverige eftersom mängden utsläppsrätter sätts efter den 10 procent av verksamheterna med minst CO₂-utsläpp. Men överskottet av utsläppsrätter gör att den svenska industrin inte kan utnyttja sin konkurrensfördel. Denna analys borde ge regeringen anledning att driva frågan.

Vi skulle välkomna att regeringen intog en mer aktiv roll i diskussionen om att stärka handelssystemets prissignaler. Vi menar att regeringen bör agera tillsammans med andra likasinnade länder för att vara pådrivande så att ETS-systemet utvecklas och att förslag på långsiktiga strukturella åtgärder för att lösa problemen tas fram. Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen.

Kommissionen presenterade på våren 2013 en grönbok för den fortsatta klimatpolitiken fram till 2030¹⁰. Också här diskuteras ETS-systemets framtid. Vi menar att kommissionens analys visar att systemet behöver göras om så att det tar hänsyn till konjunktursvängningar bättre. Ett alternativ är att införa EU-gemensamma CO₂-skatter vilket egentligen ett mer effektivt system. Men sådana måste beslutas av varje medlemsland för att bli juridiskt bindande.

Grönbokens huvudsyfte är att diskutera klimatmål för 2030. Vi menar att ett mål till 2030 för utsläpp av växthusgaser är nödvändigt för att ge sådana långsiktiga signaler som behövs för investeringar. Ett mål även för 2040 redan nu skulle ge en färdig ”trappa” till 2050 målet, vilket skulle gynna jobb och konkurrenskraft. Kommissionens förslag till mål grundar sig på en rak linjär utveckling från 2020 med ett mål på minus 20 procent mot det lägre målet på minus 80 procent till 2050. Men EU har satt sitt 2050 mål som ett spann minus 80-95 procent. Eftersom vi socialdemokrater förordar att EU siktar mot den övre delen av spannet så innebär det att kommissionens mål inte räcker utan måste höjas. Detta bör regeringen driva i EU.

I grönboken uttrycks en tveksamhet kring ett nytt förnybarhetsmål till 2030. Bakgrunden är givetvis oron för kärnkraftens framtid i flera medlemsländer.

Vi socialdemokrater menar att Europa och Sverige behöver fortsatta kraftfulla satsning på förnybar energi. Ett mål för förnybar energi är nödvändigt för att stärka jobben och minska importen av teknik och energi. Vi menar att regeringen ska driva att EU också till 2030 beslutar om ett ambitiöst mål för andelen energi som ska komma från förnybara källor.

Kommissionen resonerar också kring begreppet energieffektivisering. Hitills har kommissionens förordat det enkla sättet att räkna. Alltså hur mycket

¹⁰ Europeiska Kommissionen *Grönbok – En ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030* COM(2013) 169 final.

Fel! Okänt namn på

energi man har använt ena året jämfört med nästa år. Men några länder, bl.a. den svenska regeringen, har drivit på för ett annat sätt att räkna, nämligen på ”energiintensitet” som är energiminskning jämfört med BNP. Det betyder att en ”minskning” går att nå bara genom en BNP-ökning.

Vi anser att detta är en metod att förleda medborgarna att tro att politiken lett till resultat. Vi menar att för att lösa klimatfrågan och samtidigt kunna utveckla jobb och konkurrenskraft så måste också den totala energianvändningen minska.

Vi socialdemokrater har ju också krävt sektorsmål i Sverige, alltså utsläppsmål för transporter, energi, industri etc. Vi tror att det blir lättare att besluta om styrmedel då. Detta borde även gälla på EU-nivå. Kommissionens öppnar för detta i grönboken och regeringen bör stödja detta, menar vi.

Fortfarande finns det oklarheter kring den färdplan mot 2050 för klimatpolitiken som kommissionen lagt fram. Detta har blockerats av några medlemsländer. Här måste Sveriges och EU:s insatser för att övertyga de tveksamma länderna öka. Regeringen bör stödja det fortsatta arbetet för detta.

Klimaträttvisa

Det är vi i de rika industrialiserade länderna som historiskt stått för de största utsläppen av växthusgaser och det är de fattigaste länderna som drabbas hårdast av klimatförändringarna. Därför menar vi att grundprincipen är att den industrialiserade världen har ett historiskt ansvar för klimatförändringarna. Vi socialdemokrater ska verka för att göra klimatpolitiken rättvist utformad, såväl globalt som nationellt.

Världens länder har i klimatförhandlingarna slagit fast att nya pengar måste fram för att utvecklingsländerna ska kunna möta klimatomställningen. Vi anser att Sverige ska vara pådrivande för att skapa nya internationella finansieringskällor för klimatomställningsåtgärder i utvecklingsländer. Det stöd som Sverige ger inom ramen för internationella överenskommelser ska ligga utöver vad som krävs för att nå FN:s mål om ordinarie bistånd. Sverige är ett av världens absolut mest ambitiösa länder inom bistånd och utvecklingssamarbete. Sverige är ett av endast fem länder som når upp till 1 procent av BNI i bistånd. Vi menar att det är mycket angeläget att Sverige verkar för att fler länder lever upp till – åtminstone – de 0,7 procent som FN menar bör vara målsättningen.

Socialdemokraterna vill, utöver de satsningar som regeringen gör, satsa ytterligare på miljö- och klimatbistånd i de länder som hårdast drabbas av klimatförändringarnas effekter. Detta för att bistå människor i kampen för att hantera klimatförändringarna, samtidigt som dessa satsningar kan bidra till arbete och ekonomisk utveckling. Dessa satsningar, gröna jobb, riktas till klimatomställningsarbete, exempelvis inom småskaligt lantbruk, miljöteknik och kapacitetsförstärkning och omfattar 300 miljoner.

I de internationella klimatförhandlingarna har beslut fattats om att upprätta en grön klimatfond (Green Climate Fund) som ska finansiera klimatåtgärder i utvecklingsländerna. Enligt överenskommelsen ska industriländerna sätta in

Fel! Okänt namn på

100 miljarder US dollar per år senast från 2020. Vi menar att pengarna till exempel kan komma från ländernas utsläppshandel (t.ex. EU:s utsläppshandel), från en internationell skatt på utsläpp från flyg och sjöfart och från en höjd avgift för CDM-transaktioner.

Hur mycket EU ska bidra och hur mycket Sverige ska betala av EU:s bidrag till den gröna klimatfonden är inte klart. Vi anser att Sverige ska vara drivande för att EU ska stå för en generös andel av fonden. Intäkterna från EU:s utsläppshandel bör bidra till finansieringen. Om Sverige ska kunna vara drivande kräver trovärdigheten att Sverige redan nu börjar betala in pengar till fonden. Därför har vi i vår utgiftsområdesmotion (UO20) alltså från miljöbudgeten och inte från biståndsbudgeten fördelat 115 miljoner till ett första svenskt stöd till den gröna klimatfonden.

Utvecklingssamarbetet bör arbeta för att utnyttja kunskap om miljöteknik samt arbeta med kapacitetsutveckling på området. Därtill ska svenskt utvecklingssamarbete vara klimatsäkert.

Sveriges klimatmål till 2020

Riksdagen beslutade 2009 om ett mål att minska utsläppen med 40 procent till 2020 jämfört med 1990. Men det gäller endast de utsläpp som inte ingår i EU:s utsläppshandel. En tredjedel ska göras genom att regeringen betalar för utsläppsminskningar i andra länder med hjälp FN-krediter (CDM). Målet innebär alltså att utsläppen i Sverige ska minska med 27 procent.

Regeringen uppger att målet innebär en minskning med 20 miljoner ton koldioxidekvivalenter jämfört med 1990. Men någon rapportering till riksdagen om vilken måluppfyllelse vi har av klimatmålet förekommer inte. Det är således svårt att bedöma måluppfyllelsen av riksdagens klimatmål. Därför bör riksdagen kräva regelbunden återrapportering av måluppfyllelsen.

Enligt Naturvårdsverket¹¹ så kommer klimatmålet till 2020 inte att uppnås med nuvarande styrmedel. Det kommer att återstå ca 1 miljon ton CO₂-Ekv. Detta förutsatt att en tredjedel av utsläppsminskningen görs genom köp av flexibla mekanismer från FN, CDM och JI.

Förutom att regeringen missar det inhemska klimatmålet med en miljon ton CO₂-Ekv så har också den siffertrixande regeringen problem med, inte bara att räkna in utan också med finansiering av, den tredjedel av utsläppsminskningarna som ska göras genom inköp av utsläppsminskningar i andra länder. För att beslutet i klimatpropositionen¹² ska uppnås räcker det ju inte med att en tredjedel av utsläppsminskningen målåret 2020 görs med CDM och JI. Som Riksrevisionen¹³ också påpekat är det ju en tredjedel av utsläppen under hela perioden 1990–2020 som måste avses.

¹¹ Naturvårdsverket *Steg på vägen* Rapport 6500 2012 s. 177.

¹² Proposition 2008/09:162.

¹³ Riksrevisionen *Klimatinsatser utomlands – statens köp av utsläppskrediter* RiR 2011:8.

Fel! Okänt namn på

De samlade utsläppsminskningarna mellan 1990 och 2020 som målet i klimatbeslutet innebär är 300 miljoner ton CO₂. Det innebär alltså att 100 miljoner ton ska göras genom inköp utomlands.¹⁴

Men regeringen har istället slagit fast¹⁵ att krediter som motsvarar 40 miljoner ton ska köpas in till 2020. Regeringen har valt 2013 som startår för den beräkningen, inte 1990.

Riksrevisionen är också kritisk till att regeringen inte redovisat hur den ska klara målet:

Regeringen bör besluta om startåret för etappmålet till 2020, i vilken takt utsläppen ska minska och hur många utsläppskrediter som högst ska tillgodoräknas under perioden för att nå målet till 2020. Det har betydelse för riksdagens beslut om storleken på anslag som får användas för köp av utsläppskrediter. Eftersom det tar lång tid att erhålla utsläppskrediter från det att avtal tecknats, bör regeringen ta fram en översiktlig plan för hur många utsläppskrediter som kan behövas för att uppnå etappmålet till 2020. En sådan plan kan justeras och uppdateras löpande under perioden fram till 2020. Planen kan ligga till grund för styrning av verksamheten och tilldelning av anslag.

Vi anser inte att de svar som regeringen gett är tillräckliga svar på kritiken. Regeringen har fortfarande i budgetpropositionen inte tydliggjort en plan för inköp av krediter fram till 2020. Vilka år dessa mycket omfattande inköp ska göras är inte fastlagt. De anslag som finns angivna de närmsta åren är långt ifrån tillräckliga utan regeringen behöver göra stora ökningar av anslaget i budgetarna fram till 2020. Enligt budgetpropositionen för 2012/13 återstår 20 miljoner ton CO₂ att köpa eller kompensera. Om kostnaden är som regeringen hittills bedömt bedöms vara 85 kr per ton CO₂ i genomsnitt så är det alltså en kostnad på 1,7 miljarder som ska fördelas på budgetåren fram till 2020.

Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen att den ska följa Riksrevisionens krav och ange en inköpsplan för krediter fram till 2020. Självklart kan den kommande regeringen justera planen vid kontrollstationen 2015 men det är inget argument för att inte redovisa planen nu.

Regeringen instämmer visserligen i vår kritik från motionen 2011/12: MJ1 om att regeringen köper CDM med industrigasprojekt, vilka inte längre är godkända av kommissionen att ingå som krediter i EU:s utsläppshandel. I budgetpropositionen 2012/13:1 slår regeringen fast att den inte ska köpa krediter där industrigasprojekt ingår. Men vi konstaterar att dessa finns med i tidigare inköpta fonder och inräknas som klarade utsläppsminskningar i det svenska klimatmålet. Vi menar att detta är felaktigt. Stockholm Environment Institute, EU-kommissionen med flera har konstaterat att dessa projekt inte varit additionella, dvs. de har inte gett reella utsläppsminskningar. Regeringen har alltså investerat skattepengar i dessa projekt med avsikt att minska utsläppen och avstått från att t.ex. investera i klimatinsatser i de svenska kommunerna som bevisligen haft effekt.

¹⁴ Denna uträkning finns i Energimyndighetens rapport "Det svenska klimatmålet till 2020 – bidrag från internationella insatser" ER 2011:09 på s. 29.

¹⁵ Budgetpropositionen 2012/13:1.

Fel! Okänt namn på

Vi socialdemokrater anser att utsläppsminskningarna i dessa projekt som görs i andra länder inte ska räknas in i det svenska klimatmålet. Att försöka klara våra utsläppsmål genom att köpa utsläppsminskningar i andra länder menar vi socialdemokrater är kortsiktigt. Det gör vårt näringsliv mindre konkurrenskraftigt på lång sikt och hämmar omställningstrycket.

Det gamla Kyotoprotokollet gick ut vid årsskiftet 2012/13. En ny period har beslutats men bara ett fåtal industriländer deltar. Det var Kyotoprotokollet som var grunden för CDM-systemet. Vi menar att detta system har fyllt sin funktion, tillgången på krediter kommer avsevärt att minska. I grönboken för en ram för klimatpolitiken till 2030 skriver kommissionen:

Det behöver göras en bedömning av tillgången på internationella krediter efter 2020. Användningen av internationella krediter kan begränsa kostnaderna men också skapa osäkerhet om vad som krävs internt, och de har bidragit till överskottet av utsläppsrätter i EU:s handelssystem. Dessutom har EU:s näringsliv och regeringar via CDM subventionerat konkurrerande sektorer, särskilt i tillväxtekonomier som Kina, Indien och Brasilien.

Vi menar att den nya gröna fonden är en bättre metod att använda för att stödja klimatinsatser i utvecklingsländer. Därför anser vi att de medel som finns avsatta för CDM och andra klimatinsatser internationellt ska användas för stöd i den gröna klimatfonden. Vi socialdemokrater anser ju inte att de internationella krediterna ska räknas in i det svenska klimatmålet. Det ger oss en större politisk flexibilitet att göra investeringarna där de gör bäst nytta. Vår trovärdighet kräver att vi tar ansvar på hemmaplan. Detta ska riksdagen tillkännage för regeringen.

Skatter

Internationellt har FN, EU och OECD uttalat stöd för att avveckla miljöskadliga subventioner. I en sammanställning från SCB uppgick de miljöskadliga subventionerna i Sverige till 9 miljarder 2007.¹⁶ En väsentlig del handlar om undantag från skatten på koldioxid. Undantagen är skillnad i beskattning på utsläppen av fossilt koldioxid och i flera fall ett undantag för vissa verksamheter från att betala skatt på utsläpp av fossilt koldioxid.

Naturvårdsverket redovisade en sammanställning av potentiellt miljöskadliga subventioner 2012.¹⁷

Att subventionera fossila bränslen och samtidigt införa dyra åtgärder för att minska utsläppen av fossila bränslen innebär dålig politisk samstämmighet och ineffektivt för samhället och skattebetalarna. Skattebetalarna betalar en dubbelkostnad för att ”flytta” utsläpp från en sektor till en annan men når inte närmare klimatmålen.

I regeringens proposition 2009/10:41¹⁸ där de skatteändringar som hade föreslagits i klimatpropositionen¹⁹ lades fram för riksdagen konstaterar rege-

¹⁶ SCB. *Miljörelaterade skatter, subventioner och utsläppsrätter* Rapport 2010:2.

¹⁷ Naturvårdsverket. *Potentiellt miljöskadliga subventioner* Rapport 6455 2012.

Fel! Okänt namn på

ringen att de undantag som finns bör slopas på lång sikt. Vi delar regeringens bedömning och ser fram emot när regeringen återkommer till riksdagen med förslag på detta område. Riksdagsbeslutet innebar minskning av undantagen och subventionerna för koldioxidskatt i tre steg. Det största steget sker 2015. T.ex. den industri som inte är energiintensiv och som ligger utanför EU:s handel med utsläppsrätter får betala högre koldioxidskatt från den 1 januari 2015 (60 procent från idag 30 procent av koldioxidskatten).

Naturgas

Naturgas och gasol som används som drivmedel är befriade från energiskatt. Från 2013 betalas för naturgasen och gasolen 80 procent av koldioxidskatten och från 2015 full koldioxidskatt. Naturgas och gasol är liksom andra fossila bränslen klimatpåverkande. I propositionen 2009/10:41 skriver regeringen att en energiskatt på fossil naturgas för drivmedelsanvändning kan ge ett incitament till en önskvärd övergång till en högre andel biogas i naturgasnätet. Regeringen skriver också att den avser att överväga att ta bort undantaget för energiskatt på naturgas som används som drivmedel i annat sammanhang tillsammans med utvecklingen av marknaden för biogas. Självklart ska energiskatten i så fall vara samma som för annan naturgasanvändning, inte annan drivmedelsanvändning.

Vi delar regeringens bedömning och menar att det nu är dags att komma till en slutsats i denna fråga för att stimulera biogasproduktionen och därmed öka möjligheten att nå klimatmålen till 2020.

Torv

Sedan 2006 har Sverige klassificerat torv som långsamt förnybar energikälla. Det tar ca 20 000 år för torv att bildas. Det är alltså så lång tid det tar att återbinda koldioxiden. Torven har dessutom fossila utsläpp vid förbränning. Med andra ord är det alltså långt ifrån förnybart, vilket också är den tolkning som EU och FN har gjort.

Fluorerade växthusgaser

En skatt på fluorerade växthusgaser (HFC) bör införas i enlighet med regeringens utredning SOU 2009:62.²⁰ Skatten skulle beräknas utifrån den skatt som finns på koldioxid och den växthusgaspåverkan som HFC-gasen har. Utredaren föreslår också en destruktionspremie för den som lämnar in och låter förstöra gasen. De fluorerade växthusgaserna har betydligt större klimatpåverkan än koldioxid. Därför ger relativt små minskningar stor effekt på svensk klimatpåverkan. En skatt på fluorerade växthusgaser finns idag i

¹⁸ Regeringens proposition 2009/10:41 *Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010*.

¹⁹ Regeringens proposition 2008/09:162 *En sammanhållen klimat- och energipolitik*.

²⁰ Utredningen om skatt på fluorerade växthusgaser *Skatt på fluorerade växthusgaser* SOU 2009:62.

Fel! Okänt namn på

Norge och Danmark och en svensk skatt skulle således minska brottsligheten för att undvika skatt i dessa länder.

Investeringar

Investeringar är avgörande för att Sverige ska lyckas driva en klimatpolitik som ger jobb och tryggar välfärden. Ökade investeringar kan stimuleras genom att regering och riksdag förändrar regelverk och styrmedel, vilket gör investeringarna lönsamma men också genom att staten eller EU är med och delfinansierar projekt.

Den insats som Sveriges kommuner gjorde under slutet av 1990-talet och början av 2000-talet för Sveriges klimatarbete kan inte underskattas. När Naturvårdsverket sammanfattade de lokala stödprogram som då fanns (Klimp och LIP) fann verket att investeringarna minskat utsläppen av växthusgaser med 2 miljoner ton om året och energianvändningen minskade med 1 TWh. Investeringar på 8 miljarder kom till stånd med hjälp av bidrag på 1,8 miljarder.²¹

Lokala miljöinvesteringsprogram är effektivt och framtidsinriktat. De stödjer det lokala klimatarbetet och driver det stora klimatengagemang som hittills varit Sveriges framgång. Vi har därför i vår utgiftsområdesmotion UO20 föreslagit en miljömålsmiljard med ett lokalt miljömålsinvesteringsprogram, som kan sökas även för klimatåtgärder.

Vi har också föreslagit ett strategiskt samverkansprogram för innovationer i vår budgetmotion där vi avsätter sammanlagt 2 miljarder kronor under 2014 till 2018. För 2014 budgeteras 500 miljoner kronor för att starta av ett samverkansprogram för klimatinnovation och ett samverkansprogram för Life Science.

För ett litet exportberoende land som Sverige är det nödvändigt att det finns ett fungerande och väl utvecklat samarbete mellan politik, näringsliv och akademi.

Samverkansmodeller mellan det privata och offentliga har historiskt varit viktiga för den svenska samhällsutvecklingen. Därför vill vi i dialog med näringslivet, akademien och de organisationer utveckla en samverkansmodell som tar sin utgångspunkt i centrala framtidsutmaningar för vårt samhälle – både inhemska och globala.

Värd för dessa samverkansprogram är Vinnova, som också får del av de resurser som knyts till programmen. Programmen ska samfinansieras mellan näringsliv och samhälle. Beroende på programmets omfattning och inriktning så kan de komma att löpa under ett flertal år.

Identifieringen av vilka områden som borde bli föremål för strategisk samverkan kommer att diskuteras inom ramen för innovationsrådet. Vi har dock redan nu adresserat klimatutmaningen och klimatinnovationer som en av två viktiga utmaningar som kommer att mötas med samverkansprogram.

²¹ Naturvårdsverket. *Effekterna av investeringsprogrammet LIP och Klimp* Rapport 5991.

Energi

Miljö- och klimateffekterna av vår energiförsörjning ska vara så små som möjligt. Vi ser positivt på förutsättningarna att i framtiden bygga vår energiförsörjning på förnybara källor. Sverige har unika förutsättningar att klara detta genom vår goda tillgång till vatten, vind, skog och jord. Genom en kraftig utbyggnad av framför allt biokraftvärme och vindkraft vill vi höja målet till minst 30 TWh ny förnybar el till 2020 och minst 55TWh till 2030. Framtida investeringar i nätkapacitet är en förutsättning för att klara detta mål.

Det finns ett stort intresse bland svenskar att producera egen energi via elnät. Införandet av nettodebitering skulle underlätta dessa möjligheter och bidra till ökad förnybar energi. Med nettodebitering avses ett system där den mängd förnybar el som privatpersoner eller företag producerar och överför till elnätet kvittas mot den mängd el som de tar emot från elnätet. Utgångspunkten för införandet av nettodebitering bör vara att småskaliga elproducenter har laglig rätt att kräva nettodebitering av det lokala elnätsföretaget. Nettodebitering bör också möjliggöras för de personer som har andelsägande i förnybar elproduktion.

Elcertifikatsystemet ska användas för att bygga ut den förnybara elproduktionen. Systemet innebär att elleverantörerna måste producera eller köpa en viss andel el från förnybara energikällor i förhållande till sin elanvändning eller försäljning. Denna så kallade kvotplikt gör att den förnybara elen får ett särskilt ekonomiskt stöd. Den kvotpliktiga elanvändningen har varit lägre än Energimyndighetens prognoser, vilket inneburit att röster höjts för en justering av kvotplikten. En höjd kvotplikt är nödvändigt för att klara ambitionerna för den förnybara energin. Vi vill därför se över behovet av en justering av kvotplikten i samband med en kontrollstation år 2015.

Solenergi

Solenergi är en kraftkälla som utvecklats kraftigt under senare år. Den största marknaden återfinns i Tyskland men växer också i andra världsdelar som Asien. Det finns en stor potential för energiproducenter att bygga en framgångsrik svensk exportindustri. De svenska solförhållandena är på många håll lika goda som i norra Tyskland. Med fortsatta kostnadssänkningar finns en god potential för solceller i Sverige, inte minst på befintliga takytor. Därför vill vi införa ett solinvesterstöd för att främja kompletterande stödformer till solvärme och solceller.

Tidigare har stödet gällt för installation och inköp av alla typer av nätan slutna solcellssystem. Den sökande har fått 45 procent av investeringskostnaden per installerad kW. Totalt har en sökande inte kunnat få mer än 1,5 miljoner kronor per solcellssystem. De medel som regeringen avsatte för 2012 tog snabbt slut och Energimyndigheten bedömer att bara en tredjedel av de sökande får stödet. Sverige ligger efter övriga EU-länder och när nu priset på solceller kraftigt sjunker finns det anledning att stimulera en ökad installation.

Vi har i våra utgiftsområdesmotioner föreslagit att stödet ökar med 50 miljoner och att en ny fördelningsmodell för stödet tas fram så att det når fler mottagare. Energimyndigheten bör också få i uppdrag att se över nuvarande

Fel! Okänt namn på

insatser och regelverk i syfte att föreslå åtgärder som skapar goda förutsättningar för en svensk solenergimarknad och planeringsmål för solet.

Vindkraft

För att vi ska nå de mål som vi satt upp för energipolitiken är vindkraften det mest lovande energislaget men ytterligare åtgärder krävs. Vi föreslår därför ett högre mål för elcertifikatssystemet än regeringen för att ta tillvara det stora intresse som finns för den förnybara energin. Ett särskilt stöd, som kompletterar elcertifikaten, behövs till den havsbaserade vindkraften, som än så länge har högre kostnader än den landbaserade. En utebliven framtida höjning av kvotplikten i samband med kontrollstationen 2015 riskerar också en inbromsning för en fortsatt utbyggnad av vindkraft. Regeringen bör återkomma med förslag till ett långsiktigt kompletterande stöd till havsbaserad vindkraft.

Andra hinder för vindkraftsteknik är kostnader för anslutningar. I andra länder finansieras dessa av nätägarna, medan kostnaden i Sverige helt bärs av projektören. Svenska Kraftnät har i en rapport till regeringen²² påtalat problemet och föreslagit ett system med ”förtida delning” av kostnaderna. Staten kan stå för ett lån och tar därmed den ekonomiska risken till nätföretagen. Elproducenter som ansluter sig får betala sin del. Men om ingen eller för få ansluter sig efterskänker staten lånet eller delar av lånet. Ett sådant system uppmanas medlemsländerna i EU indirekt att införa eftersom EU-direktivet för förnybara energikällor kräver att medlemsländerna rapporterar vilka system för ”kostnadsdelning” som länderna har. Svenska kraftnät menar att förslaget inte innebär en subvention av nätanslutningen utan varje enskilt projekt som ingår i området för nätförstärkningen måste kunna bära sina egna kostnader. Förslaget styr därför mot utbyggnad av den mest kostnadseffektiva vindkraften först, varför förslaget bidrar till att en stor del av vindkraftsutbyggnaden i Sverige sker till så låg kostnad som möjligt.

Vi menar att Svenska kraftnäts förslag kan lösa det problem som idag riskerar att bromsa utbyggnaden av vindkraft. Den enorma potential som vindkraft har t.ex. till havs har gör att regeringen skyndsamt bör bereda Svenska kraftnäts förslag och återkomma till riksdagen.

Förnybartdirektivet ger EU:s medlemsländer möjligheter att samarbeta om förnybar energiproduktion, exempelvis genom gemensamma projekt där ett land kan finansiera förnybar energiproduktion i ett annat land och i gengäld få tillgodoräkna sig den förnybara energiproduktionen från projektet i sitt nationella mål. Sverige har goda möjligheter att använda dessa samarbetsmekanismer men den snäva tidsramen utgör ett allvarligt hinder. Produktionen för dessa projekt måste vara igång i början av år 2020. Eftersom det tar minst fyra år att detaljprojektera och uppföra en vindkraftpark till havs måste de nödvändiga avtalen vara på plats senast 2016. Regeringen bör därför uppdra åt Energimyndigheten att utlysa en offentlig förfrågan där projektörer får anmäla sitt intresse för gemensamma projekt för förnybar elproduktion.

²² Svenska Kraftnät. *Tröskleffekter och förnybar energi*. Rapport 2012.

Fel! Okänt namn på

Vindkraftens decentraliserade struktur har gynnat ett utspritt ägande i form av andelar i vindkraftskooperativ. Denna ägarform hotas emellertid idag av att försäljning av el till andelsägare är belagd med uttagsskatt. Regeringen bör se över hur problemet kan lösas och återkommer med ett förslag till riksdagen.

Frågan om lokalt inflytande vid vindkraftsetableringar innebär en svår avvägning. Vindkraft är kanske det mest lovande energislaget men ytterligare åtgärder krävs för att vi ska kunna nå de mål vi satt upp för utbyggnaden av den förnybara energin. En enklare tillståndsprocess för vindkraft är i det sammanhanget en nödvändighet. Vindkraftsetableringar bör inte samtidigt prövas både gentemot miljöbalken och plan- och bygglagen. Vi avvisar ett absolut kommunalt veto mot just vindkraftverk. Om ett område utpekats som riksintresse för vindkraft bör regeringen kunna överpröva ett kommunalt veto om det finns särskilda skäl. Detta förutsätter dock att riksintresseområdena för vindbruk nog ses över. Därtill är det viktigt att tillgodose det lokala inflytandet på andra sätt. Exempelvis är det viktigt att ett samråd sker med berörda kommuner redan på ett tidigt stadium.

Vågkraft

Vågkraft är ett energislag som håller på att utvecklas i många länder, och ger en förhållandevis liten påverkan på miljön jämfört med många andra energikällor. Vi vill se över möjligheterna att stödja vågkraft som en kompletterande förnybar energikälla. Detta ska riksdagen tillkännage för regeringen.

Vattenkraft

Vattenkraften är en kraftkälla med stor potential och behöver effektiviseras i samband med utbyggnaden av förnybara energikällor. Vattenkraften utgör baskraften i den svenska elproduktionen, men används också som reglerkraft för andra energislag då energibehovet hos hushåll och företag varierar under olika tidsperioder. Vattenkraftens roll som viktig reglerkraft kommer framgent att öka i takt med utbyggnaden av förnybar intermittent elproduktion. Modern teknik kan öppna nya möjligheter för energiutvinning utan att miljövärden går förlorade. I det sammanhanget kan småskalig vattenkraft vara ett viktigt tillskott för utbyggnaden av den förnybara energin.

Energieffektivisering

Vi förordar en politik som tryggar den svenska tillgången till el och upprätthåller effekten i energisystemet. Energieffektivisering är en grundläggande del av den framtida energipolitiken. Med energieffektivisering avses åtgärder där elektriciteten ska användas till de ändamål där den har högst verkningsgrad. Om svenska företag utvecklar och investerar i fossilfri och energieffektiva teknik som världen efterfrågar har de goda förutsättningar att stärka sin internationella konkurrenskraft. Utformas stödet till den svenska industrins energieffektivisering på rätt sätt innebär omställningen inte enbart en kostnad, utan också en möjlighet till framtida arbetstillfällen och vinster. Därför har vi också högre mål än regeringen för energieffektiviseringen. Vi vill att energi-

Fel! Okänt namn på

användningen i Sverige blir 25 procent effektivare år 2020, jämfört med regeringens mål om 20 procent.

Programmet för energieffektivisering (PFE) har varit mycket framgångsrikt för den svenska industrins energieffektivisering. EU:s nya riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd innebär att det saknas förutsättningar för Sverige att inleda nya programperioder inom ramen för PFE

Trafik

Ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart transportsystem är en nödvändighet för att Sverige på ett effektivt sätt ska kunna möta framtidens utmaningar. För människans frihet är det av stor vikt att enkelt kunna förflytta sig hållbart och säkert.

Järnväg

Klimatutmaningen kräver att fler resenärer och transportköpare måste välja järnvägen. Nu krävs samling för den svenska järnvägen där alla aktörer måste samarbeta för att åstadkomma klara förbättringar när det gäller kvalitet, säkerhet och punktlighet. För att snabbt förbättra järnvägens robusthet och se till att fler tåg ska gå och komma fram i tid föreslår vi en särskild satsning för järnvägsunderhåll på 686 miljoner kronor under 2014. Det är särskilt angeläget inför den kommande vintern. Många pendlare fick frysa på perrongerna under den stränga vintern 2012/13.

Vi agerar tvärt emot regeringen som i stället minskar anslagen till järnvägsunderhåll. Det handlar om att snabbt sätta in resurser som ökar järnvägens robusthet och tillförlitlighet. Det handlar om byten av kontaktledningar och att uppgradera växlar så de kan förses med värme och även byta ut räls.

Förutom att satsningen väntas ge en punktligare trafik för pendlare skapar den också jobb i järnvägsbranschen. Även mindre underhållsarbeten är relativt personalintensiva.

Vi ser fördelar med extra, tidigarelagda, underhållsinsatser förutom de stora nyinvesteringar vi vill se i järnvägen under åren 2014–2025. Det skapar snabbt nya arbetstillfällen och är ett effektivt sätt att snabbt förbättra tågens punktlighet.

Vår satsning på järnvägsunderhåll främjar både jobben och klimatet. Det är en tydlig del av vår politik för att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.

I vår infrastrukturmotion från november 2012 har vi anslagit 46 miljarder mer än regeringen till vägar och järnvägar under perioden 2014–2025. Till skillnad från regeringen vill vi dimensionera de nya järnvägarna för höghastighetståg som klarar hastigheter över 300 km/h. Denna standard används sedan länge ute i Europa. Det är mer kostandeffektivt än regeringens förslag och är även det alternativ som förespråkas av Trafikverkets egna experter. Vi vill även bygga en första etapp, Lund–Hässleholm, på den så kallade Europabanan mellan Malmö och Jönköping. Under planperioden är det även angeläget att intensifiera planeringen av en helt ny järnväg mellan Stockholm och Göteborg. De nya sträckorna Göteborg–Borås och Järna–Linköping kan mö-

tas i Jönköping och därmed bilda Götalandsbanan. Det kommer skapa helt nya möjligheter till arbetspendling i södra Sverige. På de befintliga banorna kommer ny kapacitet att kunna frigöras för godstransporter och regionalståg.

Redan år 2021 beräknas den fasta Fehrman Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland stå klar. Det teknikval som vi och Trafikverket förordar ger goda möjligheter för det svenska järnvägsnätet att kring år 2030 via Danmark kunna ansluta till det europeiska höghastighetsnätet på kontinenten. Fehrman Bält-förbindelsen innebär nya möjligheter samtidigt som det kräver investeringar i Sverige för att vi ska kunna dra maximal nytta av förbindelsen.

För att främja exportindustrins godstransporter vill vi under planperioden tidigarelägga investeringar i de tre godsstråk som näringslivet ser som mest angelägna. Det handlar om stråken Hallsberg–Mjölby, Bergslagsbanan/Väster om Vänern och Göteborgs hamnbana.

Vi ser byggandet av en första etapp på Norrbottenbanan med start i Umeå som en viktig investering för utveckla transporterna för gruv-, skogs- och basindustrin i Norrbotten och Västerbotten. Projektorganisationen för Norrbottenbanan måste återstartas hos Trafikverket.

För att styra den svenska järnvägen ser vi styrningen av de statliga järnvägsföretagen SJ AB, Green Cargo och Jernhusen som strategiskt viktig. Järnvägen har ett tydligt samhällsupdrag där det inte bara går att agera utifrån en strikt kortsiktig företagsekonomisk grund. De tre företagen ska samarbeta på bästa sätt för att höja kvaliteten på passagerar- och godstrafiken. Vi ser gärna att Green Cargo och Jernhusen tillsammans arbetar för att utöka den så kallade kombitrafiken där järnväg, sjöfart och lastbilstransporter samverkar med gemensamma lastbärare. Kombitrafiken kan aktivt bidra till att minska godstransporternas klimatpåverkan.

Kollektivtrafik

Väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. Kollektivtrafiken har mycket viktig roll för att minska både transportsektorns klimatpåverkan och minska trängsel, luftföreningar och buller i storstadsregionerna. Precis som järnvägstrafiken har kollektivtrafiken i stort en viktig roll för att skapa större arbetsmarknadsregioner.

I dag är det en klar majoritet kvinnor som nyttjar kollektivtrafiken. Satsningar på kollektivtrafik gynnar därmed kvinnors resande. Samtidigt är det viktigt att få betydligt fler män att resa med kollektivtrafiken.

Särskilt prioriterad är utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm. Aktuella befolkningsprognoser pekar på en befolkningsökning fram till år 2030 i Stockholms län på mellan 300 000 och 500 000 personer. För att klara den starka befolkningsstillväxten krävs, utöver planerade investeringar, ytterligare satsningar på kapacitetstark kollektivtrafik. En utbyggnad av tunnelbanan skulle även innebära möjligheter att kraftigt öka nybyggnationen av bostäder i Stockholmsområdet.

Även Göteborg och Malmö kommer växa betydligt de kommande åren. Det västsvenska paketet är av betydelse för både Göteborgs och hela Sveriges

Fel! Okänt namn på

utveckling. I Malmö och Skåne väntas ytterligare tryck på transportinfrastrukturen när Fehrman Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland står klar kring år 2021.

För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och kvalitet. Det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt. Det ska alltid vara första klass i kollektivtrafiken. Även med relativt enkla och snabba åtgärder går det att öka kollektivtrafikens attraktionskraft. Exempel på åtgärder är förbättrad städning av fordon och stationer, bättre reseinformation, bättre hållplatser och ökade möjligheter för digital uppkoppling.

Biljettsystemen måste vara lättanvända och det finns stora fördelar om reseinformation och biljettsystem mellan exempelvis nationell tågtrafik kan samordnas med regional och lokal kollektivtrafik. Vi ser stora förbättringspotentialer när det gäller ökat samarbete mellan de regionala kollektivtrafikbolagen.

Ett kostnadseffektivt sätt att öka kollektivtrafikens kapacitet är så kallade BRT-system. Det bygger på buslinjer med ledbussar som har täta avgångar och oftast egna körfält. BRT-system kan färdigställas relativt snabbt jämfört med spårvägar.

Vägtrafik

Ska Sverige nå sina klimatmål krävs stora insatser för att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp. Vi vill främst att hela transportsektorn får ett eget sektorsmål. Enligt Trafikverket får lastbilstrafiken inte öka och personbilstrafiken måste minska med 20 procent för att klimatmålen ska nås.

För att minska vägtrafikens klimatpåverkan behövs flera åtgärder. Transportsektorns utsläpp måste minska kraftigt. Samtidigt måste vi värna såväl exportindustrins möjligheter till väl fungerande godstransporter som människors möjligheter att arbetspendla och resa på fritiden.

Ny teknik för ökad energieffektivitet och alternativa bränslen krävs i alla typer av fordon. Det arbete som pågått i Sverige i över femton år med att få in mer alternativa bränslen i transportsektorn måste fortsätta.

Nu går tyvärr utvecklingen åt fel håll då de förnybara bränslena tappat mark i Sverige. Regeringen kommer nu allt längre bort från sitt eget mål om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Försäljningen av personbilar som kan tankas med etanol, E85 har minskat kraftigt. Trots en mycket god infrastruktur för bränslet. Försäljningen av personbilar som kan tankas med fordonsgas vill inte ta fart även om infrastrukturen för fordonsgas förbättrats. Utvecklingen är olycklig då stora resurser satsas i Sverige på produktion och distribution av både E85 och fordonsgas.

I stället har regeringens miljöbilspolitik gynnat bränslesnåla dieslbilar med relativt låga koldioxidutsläpp. Samtidigt drivs dieslbilarna av fossilt bränsle och har även högre utsläpp av kvävedioxider och partiklar än motsvarande bensin, etanol eller gasbilar. Det finns en risk att den kraftigt ökade försäljningen av dieslbilar kan innebära att det blir svårare och dyrare att komma tillrätta med luftkvalitetsproblemen i storstäderna.

Regeringen vill i maj 2014 införa en kvotplikt som innebär att drivmedelsbolagen ska ha minst 9,5 volymprocent förnybar råvara i dieseln. Kvoten ska delas upp så att minst 3,5 volymprocent är förbehållen biodrivmedel som kan anses ha extra fördelar utöver hållbarhetskriterierna. Vi anser att marknaden klarar av att höja kvotplikten till minst 11 procent och en trappa för kommande år. Andelen biodrivmedel med särskilda fördelar bör höjas till 5 volymprocent i ett första steg.

Det är positivt att allt fler elbilar och plug-in-hybrider börjar säljas i Sverige. För ett större genombrott behöver infrastrukturen för laddstationer förbättras. I dag finns två olika standarder för snabbaddning och elbilsägare rapporterar om laddstationer som inte fungerar.

Att komma tillrätta med de här problemen är ett enkelt sätt att öka andelen elbilar och laddhybrider i Sverige. Även offentlig upphandling är särskilt lämpad för att öka andelen el-bilar och laddhybrider. Vi föreslår ett system med miljöbilsbonus där den som köper en bil med lägre utsläpp får en premie. Men vi tror också att vi kan driva på utvecklingen ännu mer genom att inför en registreringsavgift för nya bilar med koldioxidutsläpp över en viss nivå. I flera andra europeiska länder finns liknande system.

I vårt förslag utgår vi från den nya definitionen på miljöbilar som började gälla 2013.²³ Vi föreslår en miljöbilsbonus på 5 000 kronor som betalas ut när bilen registreras första gången för bilar som uppfyller miljöbilskravet. Dessutom 1 000 kronor per gram CO₂/km som bilens utsläpp understiger miljöbilsdefinitionen, dock max totalt 40 000 kronor i bonus.

Vi föreslår också en registreringsavgift som ska vara 2 000 kronor för bilar som har utsläpp 20 gr CO₂/km över miljöbilsdefinitionen. Dessutom 500 kronor per gram som bilens utsläpp enligt tillverkarens definitioner överstiger 20 gr/km över miljöbilsgränsen. Dock högst 15 000 kronor i avgift.

Bilar med möjlighet till drift med fordonsgas samt med E85 (etanol) beräknas i den nya miljöbilsdefinitionen med en viss rabatt som är samma oavsett bränsle. Systemet gynnar därmed biodrivna bilar som är snålare och mer effektiva genom att dessa får en högre bonus. Dock menar vi att det inte är rimligt att man som i regeringens förslag räknar alla biodrivna bilar på samma sätt. Som exempel borde de flesta biogasbilar få en högre bonus än en E85-bilar med samma utsläpp. Lösningen är att de omräknas enligt samma modell som i EU:s förnybarhetsdirektiv.²⁴

Naturvårdsverket bör få i uppdrag att räkna ut en schablon för dessa bränslen enligt direktivets riktlinjer och komplettera systemet med detta.²⁵

²³ I det nya systemet tar man bilens tjänstevikt i kilo minus 1 372, multiplicerar med 0,0457 och lägger sedan till 95. Summan är det utsläpp i gram koldioxid per km som en bil med en sådan vikt får släppa ut för att kallas miljöbil. För bilar med biodrivmedel är formeln annorlunda: (tjänstevikt-1 372)x0,457 + 150gr/km.

²⁴ Europaparlamentet och rådets direktiv 2009/28/EG, artikel 19 samt bilaga V.

²⁵ Eftersom direktivet anger olika utsläpp beroende på hur drivmedlet tillverkats bör Naturvårdsverket ta fram en medeltalssiffra för det drivmedel som just nu säljs i Sverige. E85 bilar och fordonsgasbilar utgår från att endast köra på huvudbränslet.

Fel! Okänt namn på

Syftet är att stimulera till att fler nya bilar med låga utsläpp säljs. Miljöbilsbonusen ersätter således det nuvarande systemet med fordonsskattebefrielse som inte har gett avsedd effekt. De bilar som köpts fram till den 1 januari 2014 får givetvis behålla befrielsen.

Vi vill att systemet ska vara statsfinansiellt kostnadsneutralt och regeringen bör uppdra till berörda myndigheter att utarbeta ett färdigt system där nivåerna och gränserna justeras så att så sker. Det innebär också att regeringen varje år bör justera gränserna och nivåerna så att detta uppfylls. Reglerna ska gälla för samtliga bilar som nyregistreras i Sverige.

Ett villkor för att erhålla bonusen är att den aktuella personbilen klarar betyget fem stjärnor i Euroncaps krocktester.

När det gäller det pågående arbetet i EU med att sätta ett bindande mål för personbilars koldioxidutsläpp är ett mål för både år 2020 och år 2025 viktigt. Det handlar både om att minska utsläppen från personbilar för att lättare nå klimatmålen, skydda bilägare mot kraftiga höjningar av oljepriset men även ge bilindustrin en tidig indikation om vad som kommer att gälla bortom 2020.

På lastbilssidan syns ännu inget större genombrott för alternativa bränslen. När det gäller bussar ser det något bättre ut. Gas- och hybriddrivna stadsbussar börjar bli en allt vanligare syn i Sverige. Sannolikt beror detta på krav i offentlig upphandling. Skulle lastbilsförsäljningen kunna genomgå samma förändring som bussförsäljningen skulle stora klimat- och miljövinster kunna göras.

På sikt måste fossila bränslen ersättas helt. Ökad energieffektivitet måste kombineras med alternativa bränslen. Att bara byta bränsle räcker inte. Den biomassa som finns för biobränsle är en begränsad resurs – precis som oljan. Ställer vi om den svenska fordonsflottan till ökad energieffektivitet och anpassar den till alternativa bränslen minskar vi även Sveriges sårbarhet för snabba ökning av oljepriset.

EU har redan lagstiftning för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar. Nu studeras förutsättningarna för en lagstiftning för tunga lastbilar och bussar. Ett logiskt steg vore att successivt utöka lagstiftningen ytterligare steg till arbetsmaskiner och även marin- och industrimotorer. I USA är lagstiftning för koldioxidutsläpp från lastbilar redan införd. För att EU inte ska tappa fart i klimatarbetet bör arbetet inom denna fråga trappas upp inom EU.

Vi ser den avståndsbaserade vägslitageavgiften som ett sätt att minska koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken. Mot bakgrund av att regeringen femdubblat banavgifterna för järnvägen och sjöfarten nu får ökade kostnader genom de nya svavelreglerna bidrar vägslitageavgiften till ökad konkurrensneutralitet mellan godstransportslagen. Vägslitageavgiften ger även incitament till åkerier och transportköpare att optimera transportarbetet.

Vi vill att vägslitageavgiften differentieras efter lastbilens miljöegenskaper. Ju nyare lastbil med bättre avgasrening, desto lägre vägslitageavgifter. Vi vill också att vägslitageavgiften sänks för lastbilar som kan tankas med alternativa bränslen eller har särskild energibesparande teknik som hybriddrift. Lastbilar med fler än två axlar bör ha en lägre avgift då de har ett lägre vägslitage.

Som ett komplement till vägsitageavgiften ser vi en ökad användning av längre fordonskombinationer för att minska lastbilstrafikens klimapåverkan. Försöket ETT, En trave till, med längre och tyngre timmerbilar har fallit väl ut. Likaså finns försöket duotrailer där en dragbil drar dubbla semitrailers. Fordonslängder kring 30 meter är en intressant utveckling av de svenska lastbilslängderna på 24 och 25,25 meter. Det är också ett sätt att ge seriösa och innovativa åkerier möjligheter att specialisera sina uppdrag och på så vis möta konkurrensen från utländska enkla dragbilar med sämre miljöprestanda.

Sjöfarten

Sjöfartens utsläpp av koldioxid har ökat under senare år. För att minska sjöfartens klimatpåverkan bör sjöfarten tas in i någon form av utsläppshandel på global nivå inom IMO eller på EU-nivå. Vi välkomnar nu att EU-kommissionen nu föreslagit att ägare av större fartyg som anlöper hamnar i EU ska rapportera sina koldioxidutsläpp från och med 2018. Vi ser även mycket positivt på den energiklassning av fartyg som IMO börjat arbeta med.

Nationella åtgärder i Sverige som distribution av alternativa bränslen, elanslutning i hamn och differentierade farledsavgifter kan bidra till en minskad miljö- och klimatpåverkan. Men då sjöfarten är ett globalt transportslag är överenskommelser i EU och allra helst på global nivå i FN:s sjöfartsorganisation IMO väldigt viktiga för att skapa en mer energieffektiv och miljövänlig sjöfart.

Flyget

För att minska flygets klimatpåverkan behövs både fortsatt energieffektivisering av flygplansflottan och optimering av flygrutter genom bland annat gröna inflygningar. Den nya generationens passagerarflygplan är energieffektivare än föregående generation. Därför är det positivt om flygbolag förnyar sina flottor. Flygindustrin måste nu arbeta med fortsatta förbättringar av energieffektiviteten hos nya flygplan. En ökad innovationstakt inom den globala flygindustrin kan främja jobben inom flygteknikbranschen inom Sverige.

Flygsektorn kan även energieffektivisera sin verksamhet genom att förbättra byggnader och transporter kring flygplatserna. Här ser vi positivt på det miljö- och klimatarbete som statliga Swedavia bedrivit i flera år. Även detta är jobbskapande.

Då flyget är globalt krävs överenskommelser på EU-nivå och global nivå för att minska flygets klimatpåverkan. Den utsläppshandel som sker för flyget inom EU måste successivt skärpas. Självklart ska flyg som lämnar eller ankommer EU vara med i EU:s utsläppshandel för flyget. Vi ser det som ett första steg för någon form av global utsläppshandel för flyget. Det är även viktigt att inom ramen för den så kallade Chicagokonventionen avskaffa skattebefrielsen på flygbränsle.

Fel! Okänt namn nå

Cykel

Cykeln är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt. I storstäderna har cykeln stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna. Även folkhälsoeffekterna av ökat cyklande är betydande.

För att cyklingen ska kunna öka behövs såväl säkerheten som kapaciteten för cykling öka. I dag dödas och skadas många cyklister i trafiken. I storstäderna är det ofta trångt på cykelvägar och cykelparkeringar. För att underlätta för cykling ser vi därför som viktigt att i trafiktäta miljöer till stor del separera cykeltrafiken från övrig trafik. Underhållet av cykelvägar är viktigt då många cykelolyckor sker på grund av vägsador.

Även möjligheterna till cykelparkeringar måste förbättras vid kollektivtrafikcentrum och stora arbetsplatser. Cykeltrafik måste få en större betydelse i hela transport- och samhällsplaneringen. I storstadsregionerna är det även viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner. Cykellederna i Sverige ger många ökad livskvalitet och bidrar till mångad friluftsliv. Dessutom främjar dessa cykelleder både folkhälsan och hållbar turism.

Bostäder

En ökad energieffektivisering i bostäder är avgörande för om vi ska kunna nå våra uppsatta klimatmål. Bostäderna från miljonprogrammet måste byggas om på ett miljöriktigt och hållbart sätt för minskad energiförbrukning. Nya hus ska byggas med lågenergimetoder och -förbrukning. Så kallade vita certifikat som ställer krav på elleverantörerna att bidra till effektivisering ska införas.

Bostadssektorn står i dag för en dryg tredjedel av Sveriges energianvändning. För att rejält minska bostäders energianvändning måste både nybyggda och befintliga bostäder bli avsevärt mer energieffektiva. EU har som mål att alla nya byggnader ska då vara så kallade näranollenergibyggnader. Vi socialdemokrater stödjer målet medan regeringen motarbetar det och menar att det ska vara frivilligt för medlemsländerna.

På kort och medellång sikt finns den största effektiviseringspotentialen i den redan befintliga bebyggelsen. Många äldre byggnader har ofta sämre klimat- och energistatus. Det är då viktigt att alla möjligheter till energieffektivisering tillvaratas, vilket oftast är särskilt aktuellt i samband med större ombyggnads- och upprustningsåtgärder.

Vi ser positivt på införandet av miljöpremie, liknande miljöbilspremie, för att ytterligare stimulera energieffektiviseringen. Dessutom har vi höga ambitioner när det gäller energieffektiva byggnaders potential att skapa jobb, export, och förbättrad konkurrenskraft för de svenska företagen i sektorn. Det är positivt för innovationerna i Sverige samtidigt som en alltför konservativ hållning förhindrar dynamik som i värsta fall kan leda till försämrad konkurrenskraft.

Jordbruket

Jordbruket gör redan idag en stor insats för miljön samtidigt som det står för en tredjedel av de svenska utsläppen av växthusgaser. En viktig energikälla som har dubbel klimatnytta är biogasen. Den både tar bort klimatskadliga utsläpp av metangas och ersätter fossila bränslen. Produktionen och efterfrågan har växt starkt i Sverige de sista åren men vi ser det som oroande att biogasproduktionen inte klarar att fylla hela efterfrågan utan att mycket fossil naturgas importerar och blandas med biogasen. Naturgasen är billig och vi är oroad för att de nya ledningar som planeras låser investeringar i naturgasen för lång tid och på så sätt bromsar biogasutvecklingen. Det blir helt enkelt inte lönsamt att investera i biogas när infrastruktur finns för att mycket billigare ta in naturgas i landet.

Den biogasstrategi som Energimyndigheten presenterade förslag på 2010²⁶ är ännu inte färdigberedd av regeringen. I budgetpropositionen för 2013 hänvisade regeringen till detta uppdrag och angav att myndigheternas förslag och slutsatser om biogas kan få betydelse i den fortsatta processen i omställningen av transportsystemet, men väljer alltså att inte gå vidare med förslaget om en sammanhållen biogasstrategi. Vi delar den positiva inställning till biogas som regeringen ofta uttrycker i ord. Men vi saknar en sammanhållen politik med statliga mål för produktion och användning av biogas. Det behövs också mer stabila och långsiktiga incitament som underlättar investeringar.

Vi behöver bygga ut biogasproduktionen i Sverige kraftigt. Till det behövs en övergripande plan för hur staten, regioner och kommuner ska kunna samarbeta och hur företag ska kunna utvecklas och testa innovationer och pilotprojekt.

Problemet är att biogasen nu riskerar att tappa mark som fordonsbränsle på grund av att produktionen inte kan öka. Det rimmar illa med riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Många fordonstillverkare, taxibolag, bussbolag och privatbilister väntar på ökad tillgång på biogas. Då måste förutsättningar skapas för att få till stånd en snabbt ökad produktion. Också lantbrukets investeringsvilja hämmas. Med tydligare signaler om framtiden skulle landsbygdsföretags intresse för investeringarna öka, vilket både ger ökad lönsamhet för lantbruket och ökade produktion av förnybar energi.

Vi har i vår utgiftsområdesmotion för UO 23 föreslaget en metangasreduceringsersättning på 20 öre/kWh för producerad energi från stallgödsel. Förslaget finns med i Energimyndighetens förslag på biogasstrategi.²⁷ Myndigheten konstaterar att den största potentialen för produktion av biogas finns inom jordbruket. En ökad rötning av gödsel har också andra miljöeffekter. Rötat gödsel som används på våra åkrar har betydligt mindre läckage av näringsämnen till sjöar och hav än stallgödsel och handelsgödsel. Ur ett 2050-perspektiv är det också viktigt att minska utsläppen från jordbruket. Det minskar trycket på den svenska energintensiva industrin. Energimyndigheten

²⁶ Energimyndigheten. *Förslag till sektorsövergripande biogasstrategi* Rapport 2010:23.

²⁷ Energimyndigheten. *Förslag till sektorsövergripande biogasstrategi* Rapport 2010:23.

Fel! Okänt namn på

bör få i uppdrag att utforma detaljerna i sitt förslag. Regeringen har valt att genomföra ett försök med metangasreduceringsstöd i Skåne. Vi menar att systemet bör införas nationellt.

Riksdagens klimatmål för 2020 närmare sig snabbt. Därför är det bråttom. Vi menar att regeringen ska presentera en tvärsektorieell biogasstrategi för riksdagen. Detta ska riksdagen ge regeringen tillkänna.

En biogasstrategi menar vi bör innehålla: krav på att kommunala avloppsplaner samordnas med energiplaneringen, vid prövning och tillsyn enligt miljöbalken av biogasproduktion bör ökat energiutbyte tas upp, effektiviserad uppsamling av deponigas genom ökad tillsyn, skatt på mineralgödsel, vall som används för energiproduktion bör omfattas av miljöersättningsarna, system med nettomätning av el för den som producerar el från biogas²⁸ samt en rad andra åtgärder som finns i Energimyndighetens förslag. Vi behöver också stärka forskningen kring hur vi kan avvattna biogödsel. Det är den rötade rest som blir när man gör biogas av naturgödsel. Det är en produkt som kan konkurrera med den klimatpåverkande handelsgödseln.

Det ekologiska jordbruket minskar jordbrukets klimatpåverkan genom att det inte använder handelsgödsel. Konstgödsel orsakar utsläpp av lustgas N₂O, en mycket stark växthusgas.

Sveriges klimatmål till 2050

Vi menar att det saknas tydliga långsiktiga signaler om vilka styrmedel svensk näringsliv kommer att arbeta efter. Investeringarna uteblir och, som kommissionen skriver sin grönbok för klimatpolitiken till 2030²⁹, risken för inlåsning i koldioxidintensiv teknik ökar.

Riksdagen har antagit en vision och inte något klimatmål, som regeringsföreträdare ofta påstår, till 2050. Visionen är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp 2050. Både det faktum att detta kallas för en vision och inte ett mål och att regeringen inte definierat begreppet ”nettoutsläpp” skapar osäkerhet. Nettoutsläpp kan innebära att den mängd kol som den svenska skogen och marken binder ska dras från de totala utsläppen. År 2011 så var det 35 miljoner ton CO₂ som den svenska skogen tog hand om netto, det framgår av den svenska rapporteringen till FN (Inventory Report). Eftersom de totala utsläppen 1990 var 73 miljoner ton så skulle noll i nettoutsläpp (73 miljoner ton – 35 miljoner ton) motsvara en minskning med 52 procent jämfört med 1990. Om det är så visionen för 2050 ska tolkas så innebära den en mycket låg ambitionsnivå för utsläppsminskningar mellan 2020 och 2050.

²⁸ Utredd för närvarande av regeringen.

²⁹ Europeiska Kommissionen ”Grönbok – En ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030” COM(2013) 169 final.

Fel! Okänt namn på

I Naturvårdsverkets rapport för en plan för att nå 2050-målet³⁰ står att riksdagsbeslutet om en vision för 2050 kan tolkas som att utsläppen enligt visionen 2050 är nära noll i energi- och transportsektorn och att endast utsläpp i jordbrukssektorn samt små utsläpp i industrin kvarstår. Detta är en beskrivning som mer svarar mot det socialdemokratiska förslaget som innebär att målet för 2050 ska vara att utsläppen minskat med minst 90 procent jämfört 1990. Utsläppen från jordbrukssektorn var 2010 10 procent jämfört med 1990.³¹

För att Sverige ska kunna påbörja arbetet med en långsiktig plan som ger rätt signaler för investeringar i koldioxidsnål teknik bör riksdagens istället för en vision besluta om ett tydligt klimatmål för 2050. Vi anser att klimatmålet för 2050 bör vara att Sverige år 2050 ska vara fritt från fossila bränslen och att utsläppen av fossilt koldioxid ska ha minskat med minst 90 procent jämfört med 1990. En del utsläpp från markanvändning i jordbruk, från djuruppfödning m.m., kommer att vara svår att få bort. Därför är minus 90 procent en mycket hög ambition.

När regeringen och partier börjar tala om att kompensera, eller räkna bort utsläpp som vi människor gör, med inbindning som naturen gör helt naturligt från t.ex. skogen så ger de sig in i snårig terräng. Forskningen är oklar kring kolinbindningen i mark och skog och mätmetoderna mycket grova.

Den svenska skogen ingår i det boreala skogsbältet som sträcker sig runt den norra polen. Detta är planetens viktigaste kolförråd. Här ökar också den naturliga inbindningen av kol. Men på resten av planeten, t.ex. i regnskogen, minskar inbindningen. Totalt minskar det kol som naturligt är bundet i mark, skogar och växter. Det är en viktig del av klimatkrisen.

Om vi fåtal länder med boreala skogar skulle få räkna in kolinbindningen från skogen och dra av den från det vi släpper ut från mänsklig aktivitet – så som regeringens 2050-mål antyder – inträffar något orimligt om man ställer samma krav/möjlighet på andra länder. I länder där kolförrådet i skog och mark dramatiskt minskar skulle det inte räcka att till 2050 helt sluta med mänskliga utsläpp av koldioxid. De skulle också behöva ”plocka” ner koldioxid från atmosfären för att kompensera minskningen av kolförrådet i skog och mark. Därför är det helt orimligt och ologiskt med det klimatvision som nu riksdagen beslutat om.

Regeringen verkar också tro att det för att nå 2050-målet ska gå att fortsätta köpa insatser i andra länder. Vilket är mycket osannolikt. Naturvårdsverket konstaterar i rapporten³² om möjligheten att 2050 köpa utsläppsminskningar i u-länder (CDM och JI) att det är rimligt att anta att det *inte* kommer att finnas länder med lägre utsläpp än målen för 2050 och med det ingen

³⁰ Naturvårdsverket *Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050* Rapport 6537.

³¹ Enligt National Inventory Report för 2010 var utsläppen från jordbrukssektorn 7 miljoner ton eller 10 procent jämfört med 1990.

³² Naturvårdsverket *Underlag till en svensk färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050* Rapport 6487.

Fel! Okänt namn på

marknad för att sälja minskningar till andra länder. Med andra ord är alla fullt upptagna med att klara sina egna mål.

Det behövs en klimatpolitik i Sverige som är på allvar, utan oklarheter och siffertrixande och som är robust i sitt system. En politik som kan ligga fast ända fram till 2050 oavsett regeringsförändringar.

Klimatpolitiskt ramverk

Vi socialdemokrater är oroadе för vad de skiftande och oklara besked som svenskt näringsliv får kring utvecklingen av klimatpolitiken. De senaste åren har stora investeringar gjorts i teknik för t.ex. förnybar energi men regeringen har plötsligt ändrat förutsättningarna, vilket gjort investeringarna olönsamma.

Det här drabbar jobben och konkurrenskraften. Vi menar att en progressiv klimatpolitik och fler jobb kan gå hand i hand.

Vi tror att vägen mot 2050-målet blir svår att nå om inte regeringen utarbetar en sammanhängande och långsiktig plan och ett regelverk för klimatpolitiken att följa. I Storbritannien beslutades 2008 om en helt annan lösning än den som den svenska riksdagen beslutade om vid samma tid.

Det förslag till brittiska parlamentet som energiminister Ed Miliband presenterade innebar en mycket mer avancerad plan för klimatpolitiken. Till skillnad från andra länder, som beslutade om mål till 2020, så valde Storbritannien att besluta om hur klimatarbetet ska göras ända fram till 2050. Modellen i ”The Climate Change Act” innebar att parlamentet beslutade om ”Carbon budgets” för fem år i taget. Besluten fattades med stor långsiktighet – det senaste beslutet är för perioden 2023–2027. En ”Climate Change Committee” som är oberoende av något departement och består av experter som föreslår ”Carbon budgets” till regeringen. Modellen innebär också ett klimatpolitiskt ramverk med regler för hur utsläppstaken i femårsperioderna ska följas på samma sätt som för finanspolitiken.

När nu regeringen arbetar med en plan för hur Sveriges klimatpolitik ska se ut menar vi att denna modell, anpassad efter svenska förhållande, svensk lagstiftning och styrelsetradition, är den väg som behövs. Naturvårdsverkets slutredovisning av färdplanen till 2050 kommer att vara en god grund att bygga prognoser och delmål på.

Vi ser fem viktiga argument för ett klimatpolitiskt ramverk: det ger stabilitet och långsiktighet för det svenska näringslivet så att säkra investeringar kan göras, det ger oss tydlighet för att klara våra klimatmål, det tar tillvara den konkurrensmöjlighet vi ser med ny grön teknologi och det ger oss en ökad trovärdighet och möjlighet att bedriva ett ledarskap i EU och internationellt kring klimatfrågan så som Sverige historiskt gjort.

Vi ser behovet av att regeringen utser ett klimatpolitiskt råd som, liksom det finanspolitiska rådet, kan granska och följa hur regeringen uppfyller det klimatpolitiska ramverket.

Vi har i Sverige oberoende myndigheter som kan leverera bra underlag till Regeringskansliet. I planen ska sektorsvisa mål sättas och ansvaret ska läggas på varje departement med ett eget utsläppstak för sin sektor. De politiska förslag som sedan departementet lägger ska hålla sig inom taket. Finansdepar-

Fel! Okänt namn på

tementet håller ihop hela regeringens utsläppstak för perioden och redovisar också varje år hur det går.

Vi menar att en utredning snabbt bör tillsättas som kan tydliggöra vilken lagstiftning som behövs och hur systemet ska utformas. Vi menar att det är av yttersta vikt att det klimatpolitiska ramverket beslutas i så bred enighet som möjligt för att staka ut vägen till 2050 och att systemet ligger fast över mandatperioderna.

Utredningen får avgöra hur långa perioderna ska vara och hur de ska förhålla sig till mandatperioderna. För att systemet ska fungera bör utsläppstaket för perioderna beslutas med lång framförhållning och i bred politisk enighet så att inte regimskiften innebär nya splittrade signaler för industrin. Regeringen ska ansvara för en återrapportering i varje budgetproposition kring hur utsläppstaket hålls och hur förslagen i propositionen påverkar måluppfyllelsen.

Regelbunden uppföljning av vår konsumtions klimatpåverkan (utsläpp orsakade av varor vi importerar minus utsläpp från varor vi exporterar) bör också göras.

Stockholm den 3 oktober 2013

Matilda Ernkrans (S)

Johan Löfstrand (S)

Jan-Olof Larsson (S)

Pyry Niemi (S)

Helén Pettersson i Umeå (S)

Sara Karlsson (S)

Kristina Nilsson (S)