

Motion till riksdagen 2012/13: MJ424

av **Matilda Ernkrans m.fl. (S)**

Klimatpolitik för jobb och välfärd

Motionen delad mellan flera utskott

Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut	2
Klimatpolitik för jobb och välfärd	4
Det vetenskapliga läget	5
Internationell klimatpolitik.....	6
Den gröna fonden	8
Arktis.....	8
De svenska klimatmålen måste tydliggöras	9
En plan och ett regelverk för klimatpolitiken.....	13
Investeringar	14
Biogasstrategi	15
Undantag från skatt på utsläpp av koldioxid	16
Skatt på fluorerade växthusgaser.....	17
Fossiloberoende transporter	18
Järnvägen.....	21
Sjöfarten	21
Flyget och miljön	22
Energieffektivt och förnybar energiförsörjning	22
Energieffektivisering	23
Solenergi.....	23
Vindkraft	25
Smarta nät.....	26
Klimatvänligt boende	27

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de länder som minskar sitt beroende av fossila bränslen och effektiviserar sin energianvändning på sikt får lägre kostnader och därmed ökad konkurrenskraft och bättre exportmöjligheter.¹
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att om undertecknarna av Kyotoprotokollet får möjlighet att ta med sig överskottet till nästa åtagandeperiod så bör Sverige annullera sina krediter omgående för att säkerställa att alla klimatansträngningar som gjorts i Sverige sedan 1990 inte blir förgäves.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör arbeta för att EU tar på sig utsläppsminskningar med 30 procent till 2020 jämfört med 1990 och antar den färdplan mot ett utsläppssnålt samhälle 2050 som kommissionen har lagt fram.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att svenskt utvecklingssamarbete ska vara klimatsäkrat.²
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska arbeta för att det globala samarbetet inom klimatområdet stärks.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska arbeta för att FN:s miljöprogram Unep stärks och utvecklas till ett centralt miljöorgan inom FN.²
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sveriges åtagande för den gröna fonden (The Green Climate Fund).
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Arktis.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör rapportera till riksdagen vilken utsläppsnivå 1990 som dagens utsläpp ska jämföras med för att bedöma måluppfyllelsen för riksdagens klimatmål för 2020.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med sektorsvisa klimatmål till 2050 där också trafiken innefattas som en sektor; dessa sektorsvisa klimatmål bör också innehålla delmål vid t.ex. 2030.
11. Riksdagen beslutar om ett nytt klimatmål för 2050 som innebär: ”År 2050 är Sverige fritt från fossila bränslen. Utsläppen av växthusgaser har minskat med minst 90 procent jämfört med 1990” och därmed upphäva det tidigare klimatmålet för 2050.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utarbeta en långsiktig plan och ett regelverk för klimatpolitiken för att staka ut en hållbar väg mot 2050-målet med förutsättningar för bred enighet i riksdagen.

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om naturgas- och biogasutvecklingen.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Energimyndigheten i uppdrag att utforma detaljer i förslaget om ett metangasreduceringsstöd för lantbrukare som producerar biogas från stallgödsel.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen för riksdagen ska presentera en tvärsektoriell biogasstrategi.¹
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa skatt på fluorerade växthusgaser i enlighet med utredningen SOU 2009:62.³
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att även etanoldrivna förmånsbilar ska få en nedsättning av förmånsvärdet och att regeringen ska ta fram en långsiktig plan för hur nedsättningen av förmånsvärdet ska förändras i framtiden så att systemet blir långsiktigt förutsägbart för bilbranschen och bilköparna.³
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om programmet för energieffektivisering (PFE) och dess utformning.¹
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör bereda Svenska Kraftnäts förslag om förtida delning av nätanslutningskostnader vid förnybar elproduktion till havs.¹
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska avveckla det kommunala vetot för vindkraftsetableringar.

¹ Yrkandena 1, 15, 18 och 19 hänvisade till NU.

² Yrkandena 4 och 6 hänvisade till UU.

³ Yrkandena 16 och 17 hänvisade till SkU.

Klimatpolitik för jobb och välfärd

Utmaningen att hejda planetens klimatförändringar är enorm, både den politiska utmaningen och den faktiska vetenskapliga.

Nya rön visar att riskerna för allvarigare klimateffekter orsakade av människans utsläpp av växthusgaser är större än forskarna tidigare trodde. Samtidigt har världens länder i och med klimatförhandlingarna i Durban i december 2011 låst sig i ett system med ökande utsläpp under flera år framåt. Utsläpp som tillsammans kan höja den globala medeltemperaturen med uppåt fyra grader.

En sådan temperaturökning skulle innebära en mycket allvarlig påfrestning på det samhälle och den civilisation som vi idag lever i.

Det är nödvändigt med en stor omställning. Från ett samhälle helt beroende av fossila bränslen till ett samhälle med förnybara energikällor. En omställning av den omfattningen har vi i Sverige tidigare gått igenom. Omställningen från ett fattigsverige till en välfärdsstat, från ett land där utbildning var förunnat ett fåtal till ett kunskapssamhälle. Nu vill vi göra det igen. Det är ett stort politiskt ansvar.

Vissa länder i världen har insett att den som snabbast sätter i gång omställningen vinner konkurrensfördelar. Priset på fossila bränslen stiger kraftigt eftersom oljan håller på att ta slut och efterfrågan från tillväxtländer ökar kraftigt. Men även kommande internationella överenskommelser om minskade utsläpp kommer att tvinga fram höjda priser. Idag är andra länder snabbare än Sverige på att anpassa sin ekonomi och sitt näringsliv. "Green race" har det kallats. De länder som minskar sitt beroende av fossila bränslen och effektiviserar sin energianvändning får på sikt lägre kostnader och därmed ökad konkurrenskraft och bättre exportmöjligheter. För all verksamhet är idag beroende av fossila bränslen.

Därför påverkar klimatomställningen alla jobb. Det handlar om hela vår välfärd, hela vårt samhälle.

Vår grund för miljö- och klimatpolitiken i Sverige bygger på samma idéer som skapade välfärdsstaten och kunskapssamhället. Vi vill använda politik och införa styrmedel som gör det lättare för människor att välja rätt. Utmaningen handlar om att stimulera ny teknik genom att göra den gamla tekniken dyrare, sätta ett pris på utsläppen, vilket gör ny teknik konkurrenskraftig. Om vi sedan använder pengarna vi får in till att stimulera investeringar så ger styrmedlen dubbel effekt.

Vi behöver också göra investeringar för att ta ansvar för den helhet som klimatpolitiken innebär. Det handlar om att ha fokus på ett bra liv för alla, att ge redskap för att hantera det faktum att det blir dyrare att transportera sig med en bensindriven bil, det handlar om kollektivtrafikinvesteringar i kommuner och det handlar om energisnålare bostäder i t.ex. storstädernas miljonprogramsområden. Det är att ta ansvar för den helt nödvändiga klimatomställningen, tillsammans, med respekt för människors vardag.

Vi menar att det är möjligt att samla hela landet i en gemensam uppgift: en klimatpolitik som håller ihop.

Klimatfrågorna är till sin natur övergripande. De sträcker sig över flera politikområden men också över flera politiska nivåer där Sverige finns representerade, som FN och EU.

I Sverige har vi en regering som agerar skrämmande lite. Utvecklingen går åt fel håll. Regeringen tar bort framgångsrik politik för klimatet som gett effekt men sätter inte in några nya åtgärder. Å ena sidan skryter regeringen internationellt om sin politik, å andra sidan agerar regeringen alltför passivt på hemmaplan.

Idag är andra länder snabbare än Sverige på att anpassa sin ekonomi och sitt näringsliv. Regeringens passivitet leder så småningom till sämre konkurrenskraft på exportmarknaden och det kommer att drabba jobb och välfärd i Sverige i framtiden. Det handlar ytterst om vår industris möjlighet att konkurrera internationellt.

Vi vet att det, också av oss socialdemokrater, krävs en politik där större ambitioner för miljön hålls ihop med jobb, välfärd och människors situation i vardagen. Vi är övertygade om att det är en politik som kan ge Sverige en ny utveckling.

En mer hållbar utveckling.

Det vetenskapliga läget

Kunskapen om klimatförändringarna och deras orsaker stärks nu med rekordfart. Forskningen är omfattande och hösten 2013 presenteras nästa stora rapport från FN:s klimatpanel, IPCC.

Två viktiga resultat från de forskare som deltar har redan spridits. Den första är att effekten av klimatförändringarna kommer snabbare och blir värre. Forskarna har tydligt visat att de framtida havsnivåhöjningarna blir större, och de negativa effekterna på världens ekosystem, vilka försörjer oss med mat och vatten, blir allvarigare.¹

Det andra handlar om att IPCC nu också kommer att analysera de återkopplingsprocesser eller tröskeffekter i klimatsystemet som forskarna talar om, 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.² 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 grund av växthusgaser fördelar sig ojämnt över jorden och är högre vid polerna och lägre vid ekvatorn. De nya forskningsresultaten, bland annat från svenska forskargrupper, visar att

¹ Rummukainen m.fl. *Uppdatering av den vetenskapliga grunden för klimatarbetet*, SMHI 2011.

² Rummukainen m.fl. *Uppdatering av den vetenskapliga grunden för klimatarbetet*. SMHI 2011 s. 30.

tinande permafrost kommer att släppa ut 1 gigaton kol per år, främst från Sibirien och Kanada.³ Det är mer än 10 procent av de totala utsläppen av växthusgaser.

Mycket av denna nya forskning gör gällande att målet att hejda temperaturförändringarna vid 2 grader med stor sannolikhet är otillräckligt. Effekterna vid 2 grader förskräcker. Dessutom riskerar tröskeleffekterna som tar fart vid denna temperatur att ytterligare höja temperaturen oavsett människans påverkan. Därför menar många forskare att målet borde ligga på 1,5 grader, något som också utreds inom ramen för FN:s klimatkonvention och stöds av flera länder.

Men skillnaden mellan vad forskningen visar att vi måste göra och vad konkret politik ger för effekt är stor. När FN:s förre chef för klimatkonventionen (UNFCCC) Yvo de Boer besökte Sverige i början av 2012 sa han att tvågradersmålet troligen redan är utom räckhåll. Forskningen visar, menade han, att utsläppskurvan måste börja vända neråt senast 2015⁴ och att det politiska läget nu är sådant att detta är omöjligt. Han menade att en uppvärmning uppåt minst 3 grader är att vänta.⁵ Av detta kan vi konstatera att större ansträngningar måste göras för att sätta det verkliga utfallet av klimatpolitiken i rätt riktning.

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. Hur stor den koncentrationen är för att undvika t.ex. 2 grader är forskarna osäkra på. Men IPCC räknar med en klimatkänslighet på 3 grader, vilket innebär att temperaturen stiger med 3 grader när mängden koldioxidkvivalenter⁶ fördubblas.

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 ut så snabbt som – möjligt annars hinner vi släppa ut för mycket.⁷

Världens länder enades i Durban om att ett nytt internationellt avtal om stegvisa utsläppsminskningar som ska börja gälla från 2020 ska vara på plats senast 2015. Världens stora utsläppare kommer inte 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.

³ Hedgren, Boel (2010). *Den arktiska permafrostens degradering och metangasutsläpp*. Lunds universitet naturgeografiska institutionens seminarieuppsatser.

⁴ Vilket är ett konstaterande som finns i IPCC:s fjärde rapport. (se www.ipcc.ch)

⁵ Intervju i Sveriges Radio Ekot den 19 april 2012. <http://sverigesradio.se/sida/gruppssida.aspx?programid=3304&grupp=6240&artikel=5071363>

⁶ Koldioxidkvivalenter är ett sätt att räkna om effekten av alla växthusgaser till en enhet.

⁷ Storleken på arean av utsläppskurvan (=totala mängden utsläpp) avgörs ju av kurvans lutning.

Enligt FN:s klimatpanel⁸ så innebär 4 grader att öknarna breder ut sig över världen t.ex. i Spanien och Sydeuropa, stora problem med stormar och skogsbränder som hotar regnskogens existens, kustöversvämningar som drabbar miljontals människor, att sjukdomar ökar, vilket belastar hälsovården till bristningsgränsen, att livsmedelsproduktionen minskar, vilket leder till ökad svält världen över, att upp till 250 miljoner människor får brist på vatten och att 4 av 10 växt- och djurarter på planeten inte klarar stressen utan utrotas.

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

En ny period med Kyotoprotokollet, som ska gälla fram till det nya avtalet 2020, har också förespeglats. EU har spelat en positiv roll för att få till stånd detta. Det är oerhört viktigt för att hålla ihop idén att industriländerna tar på sig ansvar för de utsläpp de gjort. EU drev också på för skrivningarna om ett mer lagligt ramverk.

En del i detta är att kräva att Kyotoprotokollets alla överskott av utsläppskrediter ska klippas sönder. Om undertecknarna av Kyotoprotokollet får möjlighet att ta med sig överskottet till nästa åtagandeperiod (2013–2020) så bör Sverige annullera sina krediter omgående för att säkerställa att alla ansträngningar som gjorts i Sverige sedan 1990 inte blir förgäves eftersom utsläppen istället sker någon annanstans. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

EU bör ta på sig utsläppsminskningar med 30 procent till 2020 och anta den färdplan mot 2050 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 kommissionens arbete i detta.

Efter tre misslyckanden borde det vara värt att pröva en ny strategi i klimatförhandlingarna – en som bygger mindre på hot och mer på förtroende och respekt. Det handlar om att på allvar sätta fart med investeringar på hemmaplan i förnybart, i infrastruktur och energieffektivisering, om att visa att en mer progressiv klimatpolitik tjänar oss väl, stärker vår konkurrenskraft, bygger broar till jobb och välfärd.

Svenskt utvecklingssamarbete ska vara klimatsäkrat. Åtgärder som kan bidra till att skärpa miljö- och klimatprofilen i biståndet handlar t.ex. om att satsa på de delar av Swedfunds verksamhet som kan leda till ökade investeringar i miljö- och klimatförbättrande företag i utvecklingsländerna, styra mikrolån/krediter mot miljöteknik och införa miljöbokslut för biståndet. Vi vill stärka det globala samarbetet inom detta område. Vi vill att FN:s miljöprogram Unep stärks och utvecklas till ett centralt miljöorgan inom FN

⁸ IPCC 2007, arbetsgrupp 2.

och satsa på arbetet som görs inom ramen för FN:s vetenskapliga klimatpanel, IPCC.

Den gröna fonden

Det är vi i de rika industrialiserade länderna som historiskt stått för de största utsläppen av växthusgaser och det är de fattiga länderna som drabbas hårdast av klimatförändringarna. Därför menar vi att grundprincipen är att Sverige och den industrialiserade världen har ett historiskt ansvar för klimatförändringarna.

Såväl Bali Action Plan, klimatkonventionen, Kyotoprotokollet som avtalet i Durban från 2011 påvisar 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. En av de internationella klimatförhandlingarnas få framgångar är upprättandet av ”The Green Climate Fund” vars syfte är att finansiera klimatåtgärder i utvecklingsländerna. Industriländerna ska sätta in 100 miljarder US-dollar i fonden fram till 2020. Som finansiering har nämnts intäkter från utsläppshandel och en internationell skatt på utsläpp från flyg och sjöfart. EU:s finansministrar (Ekofin) antog rådsslutsatser i november 2011:

betonar vikten av att arbeta konstruktivt för att finna en väg som gör det möjligt att ytterligare öka klimatfinansieringen 2013–2020 ...
inser att EU tillsammans med andra industriländer behöver fortsätta sina klimatfinansieringsinsatser efter 2012 för att kunna få fram sin skäliga andel av de 100 miljarderna US-dollar varje år fram till 2020.

Vi kan alltså anta att EU kommer att besluta om en skälig andel för Sverige. Intäkterna från utsläppshandeln kommer under 2013 att börja ge intäkter till den svenska statskassan. I EU-direktivet sägs att minst 50 procent ska gå till nya klimatinvesteringar.

Vi menar att Sverige ska vara drivande för att Europa ska stå för en generös andel av fonden. Och vi menar att en riktlinje för att svara upp mot de skrivningar som görs i avtalet om den gröna fonden är att stödet ska vara i linje med intäkterna från ETS-systemet. Det är också viktigt att EU snabbt klarlägger för omvärlden vilken den europeiska insatsen i fonden ska bli.

Arktis

Klimatförändringarna får snabba och dramatiska effekter vid polerna. Sommaren 2012 blev den sommar då isen i 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. Uppskattningar från US Geological Survey talar om att 20–25 procent av världens potentiella kvarvarande olje- och naturgasresurser kan finnas i Arktis. Arktis står därför inför stora förändringar. 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 att borra efter svåråtkomlig olja får vi en rimlig chans både att skydda Arktis mot katastrofala oljeutsläpp och 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 Nordvästpassagera. 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 insatser 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 om biologisk mångfald om att människans tryck på särskilt känsliga ekosystem ska minimeras. Vi anser att Sverige, med utgångspunkt från både konventionen om biologisk 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 i internationella sammanhang verka för ett långsiktigt skydd för de känsliga miljöerna i Arktis.

De svenska klimatmålen måste tydliggöras

Den borgerliga regeringens klimatpolitik har misslyckats. Efter fem år med borgerligt styre har utsläppen inte minskat i samma takt som före regeringsskiftet. Regeringen har arbetat hårt med att ta bort styrmedel och investeringar som tidigare framgångsrikt minskat utsläppen. Och de få åtgärder som regeringen infört har inte gett resultat. Trafikverket konstaterar i en rapport om transporterna och klimatmålen att utsläppen från denna sektor inte kommer att minska fram till 2030 med de styrmedel och trafikprognoser som finns idag.⁹ Regeringens senaste rapportering till EU¹⁰ (mars 2011) om

⁹ Trafikverket. *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmålen och vägen dit*. Underlagsrapport 2012:105.

¹⁰ Naturvårdsverket. *Report for Sweden on assessment of projected progress*. Mars 2011 http://www.naturvardsverket.se/upload/05_klimat_i_forandring/prognos/projection-ghg-

prognoser för utsläppen visar att med nuvarande beslutade styrmedel så beräknas de totala utsläppen till år 2020 ha minskat till 18 procent jämfört med 1990 års nivå. Både den handlande sektorn (där målet är 21 procent mindre i hela EU:s utsläppshandel) och den icke-handlande sektorn (där riksdagen beslutat om 40 procents minskning) räknas in. År 2030 beräknas utsläppen vara 20 procent lägre än 1990 års nivå. Utsläppen från trafiken beräknas vara oförändrade 2030 jämfört med 1990.

Det första målet som riksdagens borgerliga majoritet beslutade om 2009 innebär att Sverige ska ha minskat sina utsläpp med 40 procent 2020 jämfört med 1990. Målet gäller endast de utsläpp som sker utanför EU:s handel med utsläppsrätter. Grundproblemet är att det 1990 inte fanns någon handlande sektor. Regeringen uppger i budgetpropositionen att målet innebär en minskning med 20 miljoner ton koldioxidekvivalenter jämfört med 1990. Om 20 miljoner ton motsvarar en 40-procentig minskning innebär det att regeringen menar att utsläppen från den icke-handlande sektorn 1990 var 50 miljoner ton. Men hur den siffran tagits fram är oklart. Vilken definition av den icke-handlande sektorn har använts? Reglerna har ju ändrats under perioden.

Vi menar att regeringen bör rapportera till riksdagen vilken utsläppsnivå som dagens utsläpp ska jämföras med för att bedöma måluppfyllelsen för riksdagens klimatmål för 2020.

Det andra målet rör en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Inte heller det målet var klart definierat i propositionen eller i riksdagsbeslutet. Naturvårdsverket har i ett formellt utlåtande till Riksrevisionen 2011-12-05¹¹ konstaterat att målet idag är ”omöjligt att följa upp”. Riksdagen tar varje år ställning till en mängd förslag som har som syfte att minska den svenska trafikens klimatpåverkan. Utan en uppföljning av det beslutade klimatmålet är det mycket svårt att få ett rimligt beslutsunderlag för dessa beslut. En ”fossiloberoende fordonsflotta” kan rent språkligt innebära fordon som går att köra på förnybara drivmedel och har inget att göra med vilka bränslen som verkligen används.

Regeringens myndighet Trafikanalys skriver i ett formellt utlåtande till Riksrevisionen 2011-11-28¹² att regeringen ”uppenbarligen avsiktligt valt att inte precisera målet närmare utan istället lämnat det öppet för skilda tolkningar”. Om det är så är det mycket allvarligt och innebär att det är mycket svårt för riksdagen att avgöra vilka åtgärder som krävs för att nå målet. Beslut som fattas i dag har stor påverkan på fordonsflottans utformning ända fram till 2030 (t.ex. villkor för inköp av förmånsbil).

Trafikverket tolkar målet som att vi åtminstone ska ha 80 procent lägre användning av fossil energi till vägtransporter i Sverige 2030, jämfört med 2004¹³. Om detta är regeringens linje är oklart. Regeringen har i media och i

Sweden-2011-EU.pdf.

¹¹ Formellt utlåtande med anledning av Riksrevisionens rapport Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen? RiR 2012:7.

¹² Formellt utlåtande med anledning av Riksrevisionens rapport Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen? RiR 2012:7.

pressmeddelande refererat målet, olika¹⁴. I vissa fall talas det om ”att göra Sveriges fordonsflotta fossilfri år 2030”, vilket kan sägas ligga långt från målet, och Trafikverkets ovan nämnda analys är någonstans däremellan.

Vi menar att regeringen måste klargöra vad riksdagens beslut om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 innebär. Idag är det för otydligt och oprecist. Vi föreslår också att regeringen återkommer till riksdagen med sektorsvisa klimatmål till 2050 där också trafiken innefattas som en sektor. Dessa sektorsvisa klimatmål bör också innehålla delmål vid t.ex. 2030.

Vi välkomnar den utredning som regeringen tillsatt under ledning av professor Thomas B Johansson som ska utreda hur fordonsflottan ska kunna bli fossiloberoende och hur detta ska stödja riksdagens klimatmål för 2050. Utredningens resultat bör kunna användas som utgångspunkt för ett nytt sektorsmål för trafiken, menar vi.

För det tredje klimatmålet – att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp 2050 – råder samma osäkerhet. Menas med begreppet ”nettoutsläpp” att den nettoinbindning av kol som den svenska skogen och marken gör ska dras från de totala utsläppen? Eller innebär ”inga nettoutsläpp” så som regeringen aviserade i ett pressmeddelande den 15 november 2011: ”Miljöminister Lena Ek startar arbetet för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050?” Enligt den senaste svenska rapporteringen till FN (Inventory Report) var den svenska kolsänkan 2010 34 miljoner ton koldioxid; utsläppen var samma år 66 miljoner ton. Det är alltså en stor skillnad mellan de olika sätten att se på målet.

Naturvårdsverket har ett regeringsuppdrag att arbeta med en plan för att nå 2050-målet. En del i svaret finns i Naturvårdsverkets delrapport¹⁵. Verket menar att propositionstexten¹⁶ kan tolkas som att de kvarvarande utsläppen inom landet uppvägs av att ”Sverige genom medvetet politiska beslut förstärker kolförrådet i skog och mark”. Vilket kan sägas ligga i linje med diskussionerna om ett sådant sätt att räkna inom FN:s klimatkonvention i ett avtal som kallas LULUCF (Land Use, Land-Use Change and Forestry), dvs. att ländernas förmåga att förbättra sitt kol-netto (i vissa länder är inbindningen från skog och mark på plus och i andra på minus) skulle tillgodoräknas i klimatmålet.

Viktigt är också att forskningen är oklar kring kolinbindningen i mark och skog och mätmetoderna mycket grova. I rapporten skriver Naturvårdsverket också att klimatpropositionen också kan tolkas som om 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 90 procent jämfört med 1990.¹⁷

¹³ Trafikverket. *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmålen och vägen dit*. Rapport 2012:105.

¹⁴ Skriftlig fråga 2011/12:317.

¹⁵ Naturvårdsverket. *Underlag till en svensk färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050*. Rapport 6487.

¹⁶ Proposition 2008/09:162. *En sammanhållen klimat- och energipolitik*.

Naturvårdsverket gör ett annat konstaterande i delrapporten som handlar om möjligheterna att köpa utsläppsminskningar i u-länder (CDM och JI). Verket skriver att 2050 är det rimligt att anta att det inte kommer att finnas länder med lägre utsläpp än målen för 2050 och därför finns ingen marknad för att sälja minskningar till andra länder. Med andra ord är alla fullt upptagna med att klara sina egna mål. I målet för 2020 räknar regeringen med att en tredjedel av minskningarna ska ske i andra länder mot ekonomisk ersättning. Det innebär att åtagandet mellan 2020 och 2050 är långt större än om 2020-målet nåtts enbart med inhemska åtgärder som vi socialdemokrater förespråkat. Eftersom vi vet från t.ex. Sternrapporten¹⁸ att kostnaderna ökar ju längre vi väntar så menar vi att regeringen bör inrikta sig på att klara 2020-målet med så lite flexibla mekanismer som möjligt. Osäkerheten är också stor kring om dessa projekt verkligen ger utsläppsminskningar och om de är additionella. Ett exempel på detta är projekten som handlar om att förstöra HCFC-gaser och andra industrigaser som nyligen uteslutits ur EU:s handelssystem. Även Sverige har köpt dessa projekt men i årets budgetproposition konstaterar regeringen att inga industrigaser ska ingå i det svenska innehavet av krediter, vilket vi ser som mycket positivt.

När världens länder efter klimatmötet i Köpenhamn kom överens om att frivilligt lämna in hur mycket de kunde tänka sig att minska utsläppen så valde svenska regeringen att inte anmäla riksdagens beslutade mål om en minskning med 40 procent, sannolikt därför att andelen köp av utsläppsminskningar i andra länder är större än FN:s regler tillåter. Istället anmälde Sverige tillsammans med EU det betydligt mindre ambitiösa målet på 20 procent.

Konsumtionens betydelse för vår klimatpåverkan bör få större uppmärksamhet i klimatarbetet. Naturvårdsverkets granskning¹⁹ har visat att för 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.

När regeringens klimatåtgärder har misslyckats, när dess mål har visat sig vara uppblåsta av ord och retorik, vad återstår då av klimatpolitiken? Svaret är: ingenting.

Vi har förlorat fem, troligen åtta år. Det är allvarligt. Vi behöver en klimatpolitik som är på allvar och som är robust i sitt system. Vi behöver en politik som kan ligga fast ända fram till 2050 oavsett regeringsförändringar.

¹⁷ Enligt National Inventory Report för 2010 var utsläppen från jordbrukssektorn 7 miljoner ton eller 10 procent jämfört med 1990.

¹⁸ Naturvårdsverket. Sternrapporten i svensk översättning. <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5711-1.pdf>.

¹⁹ Naturvårdsverket. *Konsumtionens klimatpåverkan*. Rapport 5903 November 2008.

En plan och ett regelverk för klimatpolitiken

Arbetet med att nå de av riksdagen fastlagda klimatmålen har ingen idéplan eller styrning. Regeringen har alltså flera år efter riksdagens beslut inte klart för sig vad målen innebär. Regeringen har lämnat ett uppdrag till Naturvårdsverket att ta fram ett underlag till en svensk färdplan för att uppnå visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. Naturvårdsverket redovisade i februari 2012 en delrapport²⁰.

Vi menar att 2050-målet som det nu är formulerat i riksdagens beslut är för oklart och med den tolkning som Naturvårdsverket är inne på (se ovan) t.o.m. kan innebära en ambitionsminskning och är oprecist. Vi menar att riksdagen bör besluta om ett nytt klimatmål för 2050 som innebär följande:

År 2050 är Sverige fritt från fossila bränslen. Utsläppen av växthusgaser har minskat med minst 90 procent.

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. Naturvårdsverkets slutredovisning kommer att vara en god grund att bygga prognoser och delmål på. Planen och regelverket för klimatpolitiken bör beslutas i bred enighet för att staka ut en hållbar väg mot 2050-målet. Följande viktiga delar bör finnas med:

- ? Sektorsvisa klimatmål för jordbruk, bostäder, energiintensiv industri (inom ETS), övrig industri och transporter
- ? Att tiden fram till måläret delas in i budgetperioder om fem år med tydliga utsläppstak och regler för hur målen ska nås och att delmål bör finnas för år 2030 och år 2040
- ? Årlig åiterrapportering om måluppfyllelse till riksdagen i samband med budgetpropositionen som underlag för riksdagens beslut om styrmedel och styrmedelsnivåer
- ? Regelbunden uppföljning av vår konsumtions klimatpåverkan (utsläpp orsakade av varor vi importerar minus utsläpp från varor vi exporterar)

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

²⁰ Naturvårdsverket. *Underlag till en svensk färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050*. Rapport 6487.

och LIP) fann verket att investeringarna hade minskat utsläppen av växthusgaser med 2 miljoner ton om året och att energianvändningen minskade med 1 TWh. Investeringar på 8 miljarder kom till stånd med hjälp av bidrag på 1,8 miljarder.²¹

Lokala klimatinvesteringsprogram är effektivt och framtidsinriktat. De stödjer det lokala klimatarbetet och driver det stora klimatengagemang som hittills varit Sveriges framgång. Vi har redogjort för vårt förslag med lokala klimatinvesteringar i vår utgiftsområdesmotion för utgiftsområde 20. Stöd till lokala klimatinvesteringar ska kunna sökas förutom av kommuner även av företag, ideella organisationer eller alla i samarbete. Staten står för 50 procent och den andra delen står den sökande för. Huvudinriktningen ska vara åtgärder för energieffektivisering, för ökad produktion och konsumtion av förnybar energi och minskade utsläpp.

Men kritik har framförts mot det tidigare stödsystemet, bland annat från Konjunkturinstitutet om dels höga administrativa kostnader, dels att stöden inte var samhällsekonomiskt effektiva.²² Vid utformningen av systemet ska hänsyn tas till den kritik som riktats från Konjunkturinstitutet.

Vi har också i vår utgiftsområdesmotion utgiftsområde 20 föreslagit en ny investeringsmöjlighet på lokal nivå. En ny inriktning med fokus på innovationer och nya jobb. Det är stödet till lokala klimatinnovationer, Kliv. Den nya huvudinriktningen, vid sidan av de lokala klimatinvesteringsprogrammen, ska vara att pröva innovationer i full skala eller i pilotanläggningar. Staten står för 50 procent och den andra delen står den sökande för. Vi vill att huvudmålen ska vara att skapa nya svenska jobb och att driva på omställningen till ett utsläppsnålt samhälle. Svenska företag ska få möjlighet att pröva ny teknik i full skala eller i testmiljö, vilket vi menar kan stimulera framtida exportmöjligheter, nya jobb och minskade utsläpp.

Biogasstrategi

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 importeras och blandas med biogasen. Naturgasen är billig och vi är oroade för att de nya ledningar som planeras låser in 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 2010²³ är ännu inte färdigberedd av regeringen. Vi delar den positiva inställning till

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

²² Samakovlis, E och M Vredin Johansson (2007). *En utvärdering av kostnadseffektiviteten i klimatinvesteringsprogrammen*. Specialstudie 12, Konjunkturinstitutet, Stockholm.

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 utgiftsområde 23 föreslagit en metangasreduceringsersättning på 20 öre per kWh för producerad energi från stallgödsel. Förslaget finns med i Energimyndighetens förslag till biogasstrategi. 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 energiintensiva industrin. Energimyndigheten bör få i uppdrag att utforma detaljerna i sitt förslag.

Riksdagens klimatmål för 2020 närmar sig snabbt. Därför är det bråttom. Vi menar att regeringen ska presentera en tvärsektoriell biogasstrategi för riksdagen. Detta ska riksdagen ge regeringen tillkänna. Vi menar att metanreduceringsersättningen kan finansieras med en skatt på handelsgödsel. Detta har vi redogjort för i vår utgiftsområdesmotion. En biogasstrategi menar vi bör innehålla följande: krav på att kommunala avloppsplaner samordnas med energiplaneringen, ökat energiutbyte bör tas upp vid prövning och tillsyn enligt miljöbalken av biogasproduktion, effektiviserad uppsamling av deponigas genom ökad tillsyn, skatt på mineralgödsel, vall som används för energiproduktion bör omfattas av miljöersättningarna, system med nettomätning av el för den som producerar el från biogas²⁴, 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.

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

²⁴ Utreds för närvarande av regeringen.

Undantag från skatt på utsläpp av koldioxid

När OECD:s klimatchef Simon Upton i början av 2012 besökte Sverige såg han att världens industriländer ger 45–75 miljarder dollar per år i subventioner av fossila bränslen. Enligt honom betalar Sverige 23 miljarder kronor varje år, främst är det en skattelättnad på diesel i förhållande till bensin, menade han, som är en subvention.²⁵

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 2007²⁶. En väsentlig del handlar om undantag från skatten på koldioxid. Undantagen är skillnaden 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 ett regeringsuppdrag 2005 där en sammanställning av potentiellt miljöskadliga subventioner gjordes. Sammanställning uppdaterades 2012²⁷.

Att subventionera fossila bränslen och samtidigt införa dyra åtgärder för att minska utsläppen av fossila bränslen innebär dålig politisk samstämmighet och är ineffektivt för samhället och skattebetalarna. I princip har skattebetalarna en dubbelkostnad för att ”flytta” utsläpp från en sektor till en annan men når inte närmare klimatmålen. Vi menar att en tydligare och mer ansvarsfull politik är att införa tydliga styrmedel för att minska utsläppen och att använda intäkterna dels till att kompensera grupper som drabbas extra av styrmedlet, dels till investeringar vars syfte också är att minska utsläppen.

I regeringens proposition 2009/10:41²⁸ där de skatteändringar som hade föreslagits i klimatpropositionen²⁹ lades fram för riksdagen konstaterar regeringen att de undantag som finns bör slopas på lång sikt.

För det undantag som funnits för den industriella verksamhet som ligger utanför EU:s handel med utsläppsrätter har riksdagen beslutat att börja avveckla undantaget. Från den 1 januari 2015 betalar denna sektor 60 procent av koldioxidskatten, och regeringen menade i proposition 2009/10:41 att energikostnaden för dessa företag generellt är låg och att en ökad koldioxidskatt kan tas ut utan att utsläppen flyttar till andra länder. Regeringen menade också att höjningen av skatten kommer att leda till att förbränningen av fossila bränslen minskar när företagen ställer om till förnybara bränslen.

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 proposition 2009/10:41

²⁵ RUT 2012:201 samt Miljörapporten 2012-02-01.

²⁶ SCB. *Miljörelaterade skatter, subventioner och utsläppsrätter*. Rapport 2010:2.

²⁷ Naturvårdsverket. *Potentiellt miljöskadliga subventioner*, Rapport 6455 2012.

²⁸ Regeringens proposition 2009/10:41 *Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010*.

²⁹ Regeringens proposition 2008/09:162 *En sammanhållen klimat- och energipolitik*.

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 i annat sammanhang tillsammans med utvecklingen av marknaden för biogas.

Vi delar regeringens bedömningar i ovanstående frågor och ser fram emot när regeringen återkommer till riksdagen med förslag på detta område.

Skatt på fluorerade växthusgaser

En skatt på fluorerade växthusgaser (HFC) bör införas i enlighet med regeringens utredning SOU 2009:62³⁰. 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 Norge och Danmark, och en svensk skatt skulle således minska brottslighet för att undvika skatt i dessa länder. Skatten beräknas när kostnaden för destruktionspremien är dragen ge en intäkt på ca 100 miljoner.

Fossiloberoende transporter

Trafiksektorn har länge varit ett orosmoln i klimatpolitiken eftersom utsläppsnivåerna inte har minskat. För tillväxt och samhällsutveckling är transporter och infrastruktur mycket viktigt. Idag är våra transporter helt beroende av import av fossila bränslen som på lång sikt kommer att drabbas av betydligt större prishöjningar än i dag p.g.a. minskad oljetillgång och ökad efterfrågan men också på grund av internationella åtaganden om utsläppsminskningar. Det kommer då att belasta hela det svenska samhället om inte trafiksektorn redan nu börjar ställa om till att bli fossiloberoende. Framförallt människor i glesbygd med små möjligheter till kollektivtrafik och människor i storstäder som har långa sträckor till jobbet riskerar att drabbas.

Vi har stora behov i det moderna samhället att transportera oss själva. Men också att transportera de varor vilka vi är beroende av att kunna handla med för att finansiera vår välfärd. Därför bör vi i större utsträckning ta initiativ till en snabbare omställning av trafiksektorn.

För varje mängd fossilt bränsle som vi slutar att importera och som vi istället kan ersätta med förnybar energi utvunnen eller framtagen på hemmaplan så skapas nya arbetstillfällen i Sverige. Skatten på koldioxid syftar till att bygga Sverige starkt på sikt och öka vår konkurrenskraft. Den

³⁰ Utredningen om skatt på fluorerade växthusgaser *Skatt på fluorerade växthusgaser* SOU 2009:62.

bör efter hand justeras på ett sätt som upprätthåller ett kontinuerligt omställningstryck i riktning mot minskade koldioxidutsläpp i Sverige.

Just nu upprätthåller ett ökat oljepris ett omställningstryck tillsammans med den indexuppräknning som görs av skatten. Men vilket omställningstryck som är lämpligt i fortsättningen måste hela tiden utvärderas. EU-kommissionen har i sitt meddelande "Färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppsnått samhälle" konstaterat att hela EU bör göra årliga minskningar med 1–2 procent för att klara delmålen fram till 2050. För att den svenska trafiksektorn inte ska tappa fart i omställningen och påverka Sveriges möjlighet att uppfylla sitt åtagande i EU om utsläppsminskningar, måste koldioxidskatten på fossila drivmedel stegvis höjas för att möta dessa minskningsmål. Regeringen skriver i klimatpropositionen (2008/09:162) att höjningar av koldioxidskatten bör övervägas efter hand. Viktiga aspekter att ta hänsyn till vid dessa överväganden är det rådande konjunkturen, hur klimatarbetet fortskrider nationellt och internationellt och hur världsmarknadspriset på olja utvecklas. Vi delar regeringens utgångspunkter och ser fram emot när regeringen återkommer till riksdagen omkring detta. Vi menar att till detta bör också läggas att det är väsentligt att samhället får klara, långsiktiga signaler.

Miljöbilar finns både som snåla fossildrivna bilar och bilar som drivs med förnybara drivmedel. Av klimatskäl är det på sikt en helt fossilfri fordonsflotta som är målet men på vägen dit har de snåla bilarna en viktig roll i att minska utsläppen.

Men försäljningen av bilar som kan drivas med förnybara drivmedel har minskat kraftigt. Under hela 2011 var 80 procent av alla nya miljöbilar fossildrivna. Av de nya lastbilar som såldes 2011 var närmare 98 procent fossildrivna och av bussarna var 63 procent fossildrivna. För personbilarna sålda under januari till september 2012 är siffrorna ännu sämre. Av alla nya miljöbilar var 88 procent under denna period fossildrivna.

Och regeringen saknar styrmedel för att öka antalet förnybart drivna bilar sedan den avskaffat miljöbilspremien och tagit bort reduktionen av förmånsbeskattningen för etanolbilar. Detta påverkar inte bara de svenska klimatmålen utan också de problem med partikelhalter som finns i de svenska storstäderna och som kritiserats av EU.

Tjänstebilsmarknaden är ofta styrande för hur personbilsparken ska se ut i framtiden. Därför är stimulanser till bilar med lägre klimatpåverkan i tjänstebilssektorn väsentligt.

Riksdagen beslutade förra året att ta bort nedsättningen av förmånsvärdet för etanolbilar. Nedsättningen var tidigare 20 procent av förmånsvärdet. Ett tak på 8 000 kronor fanns dock. Vi menar att detta är en del av förklaringen till den kraftigt minskade försäljningen av etanolbilar i Sverige. Men det påverkar också biltillverkarnas intresse att ta fram etanolanpassade fordon till den svenska marknaden.

Nedsättningen med 40 procent (max 16 000) för gasbilar och laddhybridbilar finns kvar. Att ensidigt ta bort nedsättningen för etanol riskerar att ge en för stor belastning på det redan hårt ansatta nätet för fordonsgas.

Vi vill istället ha ett system där nedsättningen av förmånsvärdet för etanoldrivna fordon ingår, men regeringen bör också ta fram en långsiktig plan för hur nedsättningen av förmånsvärdet ska förändras i framtiden så att systemet blir långsiktigt förutsägbart för bilbranschen och bilköparna.

Vi är positiva till det förslag om skattebefrielse och kvotplikt för låginblandning av etanol som regeringen föreslår i budgetpropositionen.

Regeringen har valt att stanna upp tempot, och försäljningen av nya miljöbilar minskar. En supermiljöbilspremie har införts men den gynnar bara dem som har råd att köpa mycket dyra miljöbilar och reformen skapar därför som vi bedömer det ett otillräckligt omställningstryck.

Vi föreslår istället i vår utgiftsområdesmotion 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 införa 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 regeringen tagit fram.³¹ Vi står bakom de nya definitionerna. Det är rimligt att kraven stegvis skärps för vad som är en miljöbil och att bilar som kan ta fler passagerare och större last har lägre kravnivå.

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 koldioxid per kilometer som bilens utsläpp understiger miljöbilsdefinitionen, dock max totalt 40 000 kronor i bonus. Därmed ersätter vårt system regeringens supermiljöbilspremie. Bonusen ska endast gå till bilar som uppfyller säkerhetskraven för fem stjärnor i Euro NCAP.

Vi föreslår också en registreringsavgift som ska vara 2 000 kronor för bilar som har utsläpp 20 gram koldioxid per kilometer över miljöbilsdefinitionen. Dessutom 500 kronor per gram som bilens utsläpp enligt tillverkarens definitioner överstiger 20 gram koldioxid per kilometer 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. Vårt system gynnar 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 E85-bilar med samma utsläpp. Lösningen är att de omräknas enligt samma modell som i EU:s förnybarhetsdirektiv.³²

Naturvårdsverket bör få i uppdrag att räkna ut en schablon för dessa bränslen enligt direktivets riktlinjer och komplettera systemet med detta.³³

³¹ 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 – 1372) x 0,457 + 150 gr/km.

³² Europaparlamentet och rådets direktiv 2009/28/EG, artikel 19 samt bilaga V.

³³ Eftersom direktivet anger olika utsläpp beroende på hur drivmedlet tillverkats bör

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 2013 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.

Vi vill införa en avståndsbaserad vägslitageavgift för tunga fordon. Vi menar att det är en del i att skapa ett omställningstryck i Sverige som leder till att vi säkrar arbetstillfällena och exportinkomster i en värld som nu snabbt anpassar sig till minskade utsläpp av koldioxid. En vägslitageavgift är en avståndsbaserad skatt på lastbilstransporter för alla tunga lastbilar som trafikerar vägnätet i Sverige, såväl svenska som utlandsregistrerade. Detta innebär en internalisering av externa effekter från lastbilstrafiken. Det möjliggör nya investeringar i infrastruktur som gynnar exportindustrin i stort, seriösa aktörer i åkerinäringen och den svenska samhällsekonomin. Liknande avgifter för lastbilstrafiken finns i dag i Tyskland och Polen. Två länder som väntas följa är Nederländerna och Frankrike. Även i Finland finns ett intresse för en avståndsbaserad skatt. Dessutom finns ett frivilligt ramdirektiv i EU för avgifter för lastbilstrafik. En svensk skatt bör vara utformad på ett sådant sätt så att teknik som ombordutrustning i lastbilarna är harmoniserad med liknade system i EU. Den avståndsbaserade skatten på lastbilstransporter ska vara differentierad efter vilken så kallad Euroklass på avgasreningen lastbilen har. Ju nyare lastbil, och därmed högre Euroklass, desto lägre skatt. Vid införandet av en vägslitageavgift ska hänsyn tas till skogsindustrin som saknar alternativ till transport på väg.

Järnvägen

En viktig del i klimatpolitiken är att arbeta för att öka trafikarbetet på järnväg. De senaste åren har det blivit allt mer tydligt att den svenska järnvägen lider av stora problem. Eftersatt underhåll och bristande nyinvesteringar under en längre tid har gjort att driftssäkerheten och punktligheten försämrats kraftigt. Även brist på samordning mellan järnvägssystemets olika aktörer har bidragit till järnvägen problem. Men framför allt är det bristen på kapacitet i järnvägssystemet som kanske skapar de allvarligaste problemen. Trafikverkets kapacitetsutredning menar att det är fler, tyngre, längre och bredare tåg som nu trafikerar järnvägen. Det gör att slitaget blir större och underhållsbehoven ökar. Kapacitetsutredningen visar mycket stora störningar i hela transportsystemet till år 2025 om inte kraftiga nyinvesteringar görs och nya styrmedel introduceras.

Naturvårdsverket ta fram en medeltalssiffra för det drivmedel som just nu säljs i Sverige. E85-bilar och fordonsgasbilar utgås från att endast köra på huvudbränslet.

För att komma till rätta med järnvägens problem behövs investeringar i både ny spårkapacitet och förbättrat underhåll. Såväl förutsättningarna för arbetspendling som godstrafik måste bli bättre.

När det gäller nyinvesteringar är det dags att investera i Sveriges första höghastighetsbanor. Vi vill börja bygga höghastighetståg eftersom det skulle skapa betydligt bättre förutsättningar för arbetspendling och även avlasta befintliga banor.

I dag vill allt fler företag köra gods på tåg. Godstrafiken lider precis som persontrafiken av bristande kvalitet och punktlighet. Även här är kapacitetsbristen tydlig. Då två tredjedelar av allt vi producerar i Sverige exporteras behöver vi fungerande godstransporter på järnväg. Det avlastar även vägarna och gynnar klimatet. För att främja effektiv samverkan mellan lastbilstransporter och tåg är det mycket viktigt att den så kallade kombitrafiken utvecklas.

Här handlar det om att bygga helt nya järnvägar. Men även att förbättra mindre investeringar som mötesstationer och olika trimningsåtgärder kan kraftigt utöka kapaciteten för godstrafik på järnväg. Höghastighetsbanorna avlastar även kapaciteten på befintliga banor till förmån för godstrafiken.

Sjöfarten

För att minska sjöfartens klimatpåverkan bör sjöfarten tas in i någon form av utsläppshandel på global nivå inom IMO eller till att börja med på EU-nivå. Vi ser även positivt på den energiklassning av fartyg som IMO börjat arbeta med.

Det är särskilt angeläget att främja nya bränslen och kostnadseffektiva metoder för avgasrening för fartyg. En väg för att minska sjöfartens klimatpåverkan är ökad drift med flytande naturgas (LNG). Naturgas är visserligen ett fossilt bränsle men en övergång från bunkerolja till naturgasdrift halverar nästan utsläppen och det är en bra väg mot en sjöfart utan klimatpåverkan.

Flyget och miljön

Flyget måste fortsätta arbeta mycket aktivt med att minska sina utsläpp av växthusgaser. Vi ser positivt på att EU tagit in flyget i sin utsläppshandel, ETS. Men vi hade föredragit att flyget hade haft ett eget handelssystem. Det är självklart att det internkontinentala flyget som ankommer eller avgår från flygplatser i EU ska delta i utsläppshandeln. Regeringen bör med kraft stödja kommissionens tuffa linje i frågan. På sikt är det viktigt att utsläppshandeln för flyget skärps. Utsläppshandeln kan innebära att ny teknik för energieffektivare flygplan får ett snabbare genombrott. Det innebär även en drivkraft för att arbeta mer med åtgärder som gröna inflygningar.

På sikt finns det anledning att se över om flyget inte skulle få ett eget utsläppshandelssystem utanför ETS.

Sverige bör även verka inom ICAO, FN:s organisation för civilflyget, för att skattebefrielsen av flygbränsle, som slås fast i Chicagokonventionen, upphör.

Det arbete som statliga Swedavia har bedrivit för att minska flygsektorns klimatpåverkan har varit mycket positivt och gett effekter. Vi ser gärna att Swedavia fortsätter att aktivt förbättra sitt miljöarbete.

Energieffektivt och förnybar energiförsörjning

Under den borgerliga regeringstiden har Sveriges försprång i förnybar energi internationellt tappats bort. Investeringarna och utvecklingen går fortare i andra länder. Den borgerliga regeringen ska minska stödet till solenergi, har tagit bort stödet till större vindkraftsanläggningar och stoppat möjligheten för svenska företag att pröva innovationer i full skala sedan stödet för lokala klimatinvesteringar tagits bort. Regeringen har också misslyckats med att få fart på energieffektiviseringen, som är den billigaste klimatåtgärden.

Ytterst handlar det också om tillgången till energi för den svenska industrin och våra jobb. Och därmed välfärden. I en tid då energin blir mer efterfrågad måste vi göra allt vi kan för att säkra eltillgången för våra energiintensiva företag i skogsindustrin och metallindustrin.

Sverige har unikt bra naturliga förutsättningar för förnybar energi med vår goda tillgång på vind, vatten och skog. Den förnybara energin har mycket stor potential att byggas ut under lång tid framöver. All svensk energi kan på sikt komma från förnybara källor, det är en fråga om vilja. Därför måste energieffektivisering vara en grundläggande beståndsdel i en framtida energipolitik. Den svenska industrins konkurrenskraft ska säkras genom trygg tillgång till el och bibehållen effekt i energisystemet på kort och lång sikt. Samtidigt ska vi ställa om till en hållbar energiförsörjning.

Energieffektivisering

Vi vill införa ett system med så kallade vita certifikat, som innebär att energibolagen måste köpa en viss mängd certifikat som elkonsumenten får för energibesparingsinvesteringar. Energimyndigheten har motsatt sig förslaget med argumentet att det är svårt att mäta hur stor energibesparing en åtgärd ger. Vi menar att ett första steg skulle kunna vara att slå fast schablonbesparingar för specifika åtgärder. Det viktiga är inte att få fram den exakta energibesparingen utan att stimulera investeringar – investeringar som både ger jobb och minskar Sveriges importberoende av fossila bränslen.

Regeringen har aviserat att man avslutar programmet för effektiviseringen av industrins elanvändning, PFE. Förslaget har tillkommit med anledning av att EU:s nya riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd innebär att det saknas förutsättningar att inleda nya programperioder efter 2012. Vi menar att programmet har varit mycket framgångsrikt för den svenska industrins energieffektivisering och att regeringen har ett ansvar att se över vilka alternativ som finns att stimulera energieffektivisering för näringslivet. Därför bör regeringen tillsätta en utredning för att se över alternativa åtgärder för energieffektivisering för hela den svenska industrin.

Om svenska företag utvecklar fossilfri teknik som världen efterfrågar har de goda förutsättningar att stärka sin internationella konkurrenskraft. Om företagen redan nu investerar i energieffektivare teknik vinner de kostnadsfördelar gentemot sina konkurrenter. Utformar vi 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 energianvändningen i Sverige blir 25 procents effektivare år 2020, jämfört med regeringens mål om 20 procent.

Solenergi

Installationen av solceller exploderar i Europa just nu. Priset har halverats på några år. En anledning är generösa stöd i t.ex. Tyskland (inmatningstariff). Under 2011 var den överväldigande största delen nyinstallerad förnybar elproduktion i Europa solceller. Totalt installerades drygt 21 GWh (21 000 MW, installerad effekt) förra året – mer än gas och vind tillsammans. I länder som Tyskland och Italien står solen idag för runt 3 procent av den totala elanvändningen.

Men i Sverige har installationerna varit måttliga.

Vi tror att framtiden kommer att innebära betydligt fler små anläggningarna som producerar el. Allt fler av oss blir elproducenter, kommuner producerar sin egen el t.ex. på förskolorna och fastighetsbolagen utnyttjar sina hyresfastigheter för elproduktion.

Solceller fungerar lika bra i Sverige som på andra ställen. De genererar visserligen el kortare tid på vintern men desto längre på sommaren. I länder där det är för varmt fungerar solcellerna sämre för att de blir överhettade. Instrålningen, dvs. vinkeln på solstrålarna är sämre i Sverige men vi har nästan lika bra förutsättningar som Tyskland (ett snitt på cirka 900–1 000 kWh per installerad kWp).

Sedan ett stöd infördes 2005 för fastighetsägare som vill installera solceller och använda elen för eget bruk har den installerade kapaciteten ökat från 5 MW till runt 15 MW. Syftet med stödet var att stimulera framväxten av en marknad för solenergi i Sverige. Mellan 2005 och 2012 har staten betalat ut 430 miljoner kronor i stöd.

Stödet har gällt för installation och inköp av alla typer av nätanslutna solcellssystem. Den sökande har fått 45 procent av investeringskostnaden eller max 40 000 kronor exkl. moms per installerad kW. Totalt kan en sökande inte få mer än 1,5 miljoner kronor per solcellssystem.

Under 2012 hade regeringen avsatt 60 miljoner kronor för stödet som snabbt tog slut och Energimyndigheten bedömer att bara en tredjedel av de sökande får stödet.³⁴ Vi menar att det är orimligt i en rättsstat att pengar delas ut till så få som bara var tredje som ansökt.

³⁴ Andreas Gustafsson, Energimyndigheten, i telefonsamtal.

Regeringen sänker nu stödet till 50 miljoner från 2013 och det menar vi är helt felaktigt. Sverige ligger efter övriga EU-länder pga. vårt låga elpris som gör investeringen mindre intressant. Men när nu priset på solceller kraftigt sjunker tror vi att det finns anledning att stimulera en ökad installation istället för att sänka nivån.

Vi menar att det finns två skäl till att antalet sökande är så många fler än mottagarna. Den första uppenbara anledningen är att anslaget är för lågt. Därför har vi i vår budgetmotion föreslagit att anslaget fördubblas jämfört med regeringens förslag.

Den andra anledningen är att stödet är för generöst för varje sökande. Vi tror, också med tanke på de kraftiga sänkningarna av priserna på solceller att stödet per sökande behöver sänkas och maxgränsen för stödet också. Det menar vi kommer att göra att fler sökande får bidrag.

Branschföreningen Svensk Solenergi säger i tidningen Energivärlden att det svenska genomslaget för solel kan komma när reglerna för nettodebitering är klara. Nettodebitering innebär att den el som du producerar ut på nätet kan kvittas mot den du köper. Det brukar beskrivas som att elmätaren går baklänges när fastigheten producerar mer el än vad som används i den.

Idag får fastighetsägaren sälja elen till energibolaget till ”spotpris” och dessutom betala moms och skatt på den el som ”kvittas ut” mot den egna produktionen. När Danmark införde nettodebitering under 2011 ledde det till att den installerade solcells-effekten mer än fördubblades.

Regeringen har meddelat att man nu är överens om att genomföra en lagändring som möjliggör nettodebitering. En utredning ska vara klar sommaren 2013 och sedan kan ett nödvändigt lagändringsförslag presenteras för riksdagen. Vi menar att det är hög tid och hög prioritet att en sådan lagändring kommer till stånd.

Vindkraft

Vindkraften har utvecklats positivt i Sverige. Den socialdemokratiska regeringen påbörjade satsningen på vindkraft och satte på plats ett antal styrmedel. Detta har den borgerliga regeringen förvalt men den har inte haft intresse av att tillföra några nya styrmedel. Snarare tvärtom, med införande av ett s.k. kommunalt veto mot vindkraft. Andra länder har fullföljt och utvecklat vindkraften men inte Sverige. Därför har Sverige halkat efter, trots att Sverige har mycket lämpliga arealer för vindkraft. Portugal hade 2002 hälften så mycket vindkraft som Sverige. Nu har Portugal tjugofaldigat mängden vindenergi och har nästan dubbelt så mycket vindkraft som Sverige. Sverige har nu samma nivå på vindkraften som Danmark hade 2002.

Världens största anläggning för havsbaserad vindkraft planeras nu i Hanöbukten. 500 stora verk ska enligt planerna byggas långt ut till havs. Projektet heter Blekinge Offshore och beräknas ge cirka 7 TWh per år – lika mycket som de båda avvecklade kärnkraftsreaktorerna i Barsebäck producerade. Effekten av anläggningen kan bli hela 2 500 MW. Det kan jämföras med det nya kärnkraftverket i Findlan Olkiluoto 3 som beräknas ha en effekt på 1 700 MW. De båda anläggningarna har ungefär samma

beräknade byggkostnad på cirka 50 miljarder kronor. Dock kostar kärnkraftsverket betydligt mer i drift för bränsle, avfallshantering, försäkringar mot olyckor och avsättning för rivning.

Totalt projekteras nu för 28 TWh havsbaserad vindkraft runt våra kuster, varav 8 TWh har fått tillstånd att starta.

I Sverige gäller principen att anslutningsledningar från en vindkraftsanläggning betalas av anläggningens ägare. Därför kan kostnaderna för ledningar bli höga för vindkraft till havs. Men den som etablerar sig i ett område där det redan finns en anläggning får lägre kostnad eftersom den kan koppla in sig på den befintliga ledningen och utan kostnad utnyttja ledig kapacitet. I ett sådant läge får man en situation där möjliga vindkraftsexploaterar väntar ut varandra.

Svenska Kraftnät kom nyligen med en rapport till regeringen³⁵ där man påtalade problemet och föreslog 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 uppmannas 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 nätförstärkning 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.

I Danmark står nätföretaget för ledningar och är skyldig att se till att det finns tillräcklig överföringskapacitet till förnybar elproduktion (kostnaden betalar elkonsumenten). I Tyskland ska nätoperatören stå för alla kostnader förenat med utbyggnad av havsbaserad vindkraft. Kostnaden tas ut via nätavgiften (konsumenten betalar). Eftersom de nät som ligger nära havet då får högre kostnader finns ett beslut att kostnaderna för havsbaserade vindkraftverk ska fördelas mellan alla nätägare. På land är det dock anläggningen som betalar.

I Storbritannien har elproducenten rätt enligt lag att få tillgång till nätet men elproducenten (ägaren av vindkraftverket) betalar liksom i Sverige, men om någon annan ansluter sig och utnyttjar den nya infrastrukturen får den tidigast anslutna (som alltså betalade) kompensation.³⁶

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

³⁵ Svenska Kraftnät. *Tröskeeffekter och förnybar energi*. Rapport 2012.

³⁶ RUT 2012:1003. *Kostnader för nätanslutning av vindkraft*.

De främsta drivkrafterna till vindkraftens ökning i Sverige är elcertifikaten, koldioxidskatten och EU:s utsläppsrätter.

Det kommunala vetot riskerar att stoppa processen med vindkraftsutbyggnaden och bör därför avskaffas. Kostnaderna riskerar också att höjas eftersom verken inte kan byggas på de mest optimala platserna, alternativt måste flyttas till platser där de stör naturvärden mer.

Energimyndigheten bedömer att det behövs 3 000–6 000 vindkraftverk för en produktion på 30 TWh. Redan idag ligger många fler ansökningar om vindkraftverk hos länsstyrelserna. Vi menar att mängden elcertifikat måste utökas för att vi ska kunna klara planeringsmålet på 30 TWh. Idag räcker den endast till 12 TWh.

Smarta nät

I framtiden blir vi mer beroende av el. Mer och mer energi kommer också från förnybar energi som allt oftare kommer att komma från små geografiskt spridda enheter – t.ex. solceller på hustak. Det kommer att ställa nya krav på vårt elnät.

Idag produceras elen i stora anläggningar och produktionen anpassas efter kunskap om hur elanvändningen varierar över dygnet. I framtiden kommer det att vara betydligt svårare att centralt styra produktionen eftersom den är beroende av hur det blåser och när solen lyser. Vi får ett ökat behov av det vi allt oftare kallar ”smarta elnät”.

Det handlar om många olika saker, t.ex. om hur hushållens maskiner kan anpassa sig efter när tillgången på el finns. En fryskör igång efter en signal från nätet, en elstolpe där bilen kopplats in för natten slås på när tillgången på el är stor. Vi kommer också att få behov av att lagra el i nätet när produktionen är stor och efterfrågan mindre. Både i större noder på nätet, hos den stora elintensiva industrin och i mindre kvartersvisa lagringspunkter där lokalt producerad el kan lagras tills det är lämpligt att sälja.

Det finns också en stor potential att genom ny teknik minska förlusterna i elnätet. Här finns en enorm möjlighet till energibesparing och ny teknik, bland annat genom att använda likström i stället för växelström.

Sverige ligger bland annat genom det svensk-schweiziska företaget ABB långt framme. Försöksanläggningar byggs nu i Norra Djurgårdsstaden och på Gotland för att i full skala testa ny teknik. En testanläggning med ett energilager för 100 hushåll har invigts i Falköping.

Klimatvänligt boende

Allt fler flyttar till storstäderna. Vi vill ta initiativ till en ny hållbar stadsbyggnadspolitik för fler attraktiva stadsmiljöer och bostadsområden med bra service och minskat bilberoende. Vi vill satsa på väl fungerande närmiljöer med bra skolor, kollektivtrafik, social service och nya mötesplatser för människor, föreningsliv och kultur. Det ska finnas platser för rekreation och naturupplevelser också i staden. Semester och ledighet hemma ska

kompletteras genom gröna miljöer, mötesplatser och koloniområden. Miljonprogramsområdena måste rustas upp, och i samband med det ska tydliga krav på energieffektivisering ställas. En upprustning av dessa områden ger många positiva fördelar: de boende får en bättre boendemiljö, områdena blir attraktivare och fler jobb kan startas inom bygg- och miljötekniksektorerna.

En ökad energieffektivisering i bostäder är ett prioriterat område för oss socialdemokrater. Det är avgörande för om vi ska kunna nå våra uppsatta klimatmål. 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 vara s.k. nära-noll-energibyggnader. Vi socialdemokrater stödjer det målet. Klimatutmaningen är också en energiutmaning. När de fossila bränslena fasas ut kommer en ökad konkurrens om energi. För Sverige som har många energiintensiva företag är det oerhört viktigt att få fart på energieffektiviseringen för att säkra arbetstillfällena i våra viktiga näringsgrenar.

I Sverige pågår också mycket forskning och utveckling av hus med ingen eller mycket liten energianvändning. Svenska ventilationsföretag och byggföretag ligger långt framme i utvecklandet av ny teknik.

Som svar på Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda redovisar regeringen åtgärder som i princip säger att svenska byggregler är bra som de är. Åtgärderna innebär i praktiken mycket marginella skärpningar av energikraven. Detta påpekar även branschen som redan i dag rekommenderas en högsta energianvändning för icke elvärmade byggnader som ligger 15 kWh per kvadratmeter lägre än de högsta tillåtna nivåerna enligt Boverkets byggregler (BBR) 2012. Och många företag går längre än så. Avsaknaden av en konkret handlingsplan gör marknaden oförutsägbar och ökar därigenom kostnaderna för energieffektiva byggnader.

Vi är tveksamma till att nybyggda hus ska få uppvärmas med el och vi menar att förbud mot direkt fossil uppvärmning bör införas vid nybyggnation. Åtgärder bör också vidtas så att fossil uppvärmning i befintlig bebyggelse fasas ut.

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. Därför bör energikrav ställas även i samband med ombyggnad. En utredning om hur dessa krav ska utformas bör tillsättas.

Nära-noll-energibyggnader ska i princip inte behöva någon uppvärmning från en yttre källa. Men i de fall då det behövs en värmekälla är det inte önskvärt att försvåra för fortsatt utbyggnad av fjärrvärme. Istället vill vi säkerställa att dagens byggregler inte diskriminerar något värmeslag.

Dessutom har vi höga ambitioner när det gäller energieffektiva byggnaders potential att skapa jobb, export och förbättrad konkurrenskraft för de svenska

2012/13: MJ424

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.

Stockholm den 3 oktober 2012

Matilda Ernkrans (S)

Johan Löfstrand (S)

Jan-Olof Larsson (S)

Pyry Niemi (S)

Helén Pettersson i Umeå (S)

Sara Karlsson (S)

Christina Karlsson (S)