



Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Till trafikutskottet

Trafikutskottet har den 8 november 2005 beslutat bereda miljö- och jordbruksutskottet tillfälle att avge yttrande över proposition 2005/06:16 om en lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel jämte motioner i de delar som berör utskottets beredningsområde.

Miljö- och jordbruksutskottet behandlar i sitt yttrande *dels* det förslag i propositionen som avser det vägledande målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige (punkt 2), *dels* följande motionsförslag:

- 2005/06:T3 (m) i berörd del
- 2005/06:T5 (s) yrkande 1
- 2005/06:T6 (kd) yrkande 2
- 2005/06:T7 (fp) yrkandena 2–4 och 6
- 2005/06:T8 (c) yrkande 2

Utskottets överväganden

Nationellt mål för användning av alternativa drivmedel år 2010

Bakgrund

EG-rättsliga bestämmelser

I det s.k. *biodrivmedelsdirektivet* ges allmänna riktlinjer som innebär att varje medlemsland skall sätta nationella, vägledande mål för introduktionen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel. Syftet är att främja användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel som skall ersätta diesel eller bensen för transportändamål i varje medlemsstat, för att på så sätt bidra till mål som t.ex. att uppfylla åtaganden som rör klimatförändringar, bidra till försörjningstryggheten på ett miljövänligt sätt och främja förnybara energikällor. Medlemsstaterna bör enligt direktivet se till att en minsta andel biodrivmedel och andra förnybara bränslen släpps ut på medlemsstaternas marknader och skall fastställa nationella vägledande mål för detta. Ett referensvärde för dessa mål skall vara 2 %, beräknat på energiinnehållet, av all bensen och diesel för transportändamål som släpps ut på deras marknader, senast den 31 december 2005. För utgången av år 2010 är referensvärdet satt till 5,75 % (Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel).

Enligt det s.k. *bränsledirektivet* tillåts högst 5 % inblandning av etanol i bensen (Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen). Under år 2005 avser kommissionen göra en översyn av bl.a. bränslespecifikationerna i direktivet.

Skattestrategi för alternativa drivmedel

I budgetpropositionen för år 2002 presenterades huvudkomponenterna för en skattestrategi för alternativa drivmedel. För att garantera de koldioxidneutrala drivmedlens konkurrenskraft utvecklade regeringen strategin i budgetpropositionen för år 2004. Koldioxidneutrala drivmedel befriades fr.o.m. år 2004 från både koldioxidskatt och energiskatt inom ramen för ett program som är avsett att sträcka sig över en femårsperiod. Detta gäller emellertid under förutsättning att strategin godkänns såsom förenlig med EG-fördragets regler för statsstöd.

Vägverkets utredningar

Regeringen har gett Vägverket ett antal särskilda utredningsuppdrag inom ramen för arbetet att nå de nationella målen för förnybara drivmedel.

I samarbete med Naturvårdsverket och andra berörda myndigheter har Vägverket tagit fram underlag för miljöklassning och beskattning av diesel med inblandning av 5 % fettsyrametylestrar, FAME (Vägverket 2005-05-30 Redovisning av regeringsuppdrag Underlag för miljöklassning och beskattning av diesel med inblandning av FAME). Vägverkets slutsats, baserad på det sammantagna resultatet av hälso- och miljöegenskaperna för inblandning av 5 % FAME i miljöklass 1, är att en inblandning bör medges. Vägverket har i sammanhanget även sett över specifikationen för miljöklass 1-diesel, för att möjliggöra en inblandning av upp till 5 % FAME. Rapporten har remissbehandlats.

Vägverket har även utarbetat ett underlag för miljöklassning av alternativa drivmedel som helt eller delvis kan ersätta miljöklass 1-diesel (Vägverket 2005-05-30 Rapportering av regeringsuppdrag om miljöklassning av alternativa drivmedel). Bakgrunden till uppdraget är att flertalet av de nya bränslekomponenter som finns på marknaden har miljö- och hälsoegenskaper som är likvärdiga med eller bättre än miljöklass 1-diesel, men som med automatik beskattas som den sämsta miljöklassen för diesel. Rapporten har remissbehandlats.

Vidare har Vägverket i samarbete med Naturvårdsverket och andra berörda myndigheter granskat förutsättningarna för en svensk reglering som tillåter efterkonvertering av personbilar. Syftet är att de efterkonverterade personbilarna, utan att komma i konflikt med EU:s tillverkaransvar för avgasrening, skall kunna drivas med alternativa eller förnybara drivmedel (Redovisning av uppdrag 4 i regleringsbrev för Vägverket, att granska förutsättningarna för en svensk reglering som tillåter efterkonvertering av personbilar, Vägverket 2005-09-29).

Slutligen har Vägverket i samråd med Naturvårdsverket och Rikspolisstyrelsen utarbetat ett förslag till miljöbilsdefinition samt en strategi för hur definitionen kan utvecklas över tiden för att fortlöpande främja introduktionen av de miljömässigt bästa bilarna. Förslaget till definition skall kunna användas vid statens inköp och leasing av personbilar fr.o.m. år 2006. Uppdraget redovisades den 17 juni 2005 (Vägverket 2005-06-17 Rapportering av regeringsuppdrag att vidareutveckla en miljöbilsdefinition m.m.). Rapporten har remissbehandlats, och fortsatt beredning av förslaget pågår inom Regeringskansliet.

Utredningen om förnybara fordonsbränslen

Regeringen tillkallade i juli 2003 en särskild utredare med uppgift att föreslå mål och strategier för en fortsatt introduktion av förnybara fordonsbränslen (dir. 2003:89). Den 30 januari 2004 överlämnade utredaren ett delbetänkande, Förnybara fordonsbränslen – nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas (SOU 2004:4). Enligt utredarens bedömning skulle marknadsaktörernas ambition för år 2005 vara högre än EU:s referensnivå på 2 %.

I sitt slutbetänkande *Introduktion av förnybara fordonsbränslen* (SOU 2004:133) förordar utredaren att det vägledande målet till år 2010 sätts till 5,75 % på energibas.

Propositionen

I den nu framlagda propositionen föreslås att riksdagen godkänner att det vägledande målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige fr.o.m. år 2010 skall vara att sådana drivmedel skall utgöra minst 5,75 % av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknat på energiinnehåll.

Motionerna

I motion 2005/06:T3 (m) föreslås att riksdagen avslår regeringens förslag i dess helhet. När det gäller den del av förslaget som avser ett nationellt mål för år 2010 anför motionärerna att detta förslag inte står i överensstämmelse med EG-direktivet i fråga om tidpunkten, där 31 december 2010 anges som sista datum. Enligt motionärernas mening är skillnaden på tolv månader en lång tid i dessa sammanhang, och det är därför viktigt att lagstiftningen är korrekt (i berörd del).

I motion 2005/06:T8 (c) begärs att det vägledande målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige fr.o.m. år 2010 skall vara att sådana drivmedel skall utgöra minst 8 % av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknat på energiinnehåll. Motionärerna anför att Sverige bör ha högre ambitioner på miljöområdet än vad regeringens förslag ger uttryck för. De räknar med att minst 5 % enheter kommer från inhemsk produktion och resterande andel från import (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Miljö- och jordbruksutskottet erinrar inledningsvis om att riksdagen hösten 2004 – i enlighet med regeringens förslag – beslutade att det nationella vägledande målet för år 2005 sätts till 3 % (prop. 2004/05:1, utg.omr. 21, bet. 2004/05:NU3, rskr. 2004/05:120).

Vidare vill miljö- och jordbruksutskottet påminna om att utskottet under hösten 2005 behandlade frågor om förnybara drivmedel m.m. i sitt betänkande med anledning av propositionen *Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag* (prop. 2004/05:150, bet. 2005/06:MJU3). Utskottet konstaterade där bl.a. att en introduktion av förnybara drivmedel utgör ett komplement till åtgärder för att effektivisera transportsystemet när det gäller att minska nettoutsläppen av koldioxid från transportsektorn. Med hänvisning till vad som redovisats om regeringens strategi för introduktion av förnybara bränslen avstyrktes samtliga motioner, några av dem i den mån de inte var tillgodosedda med vad som anförts om regeringens agerande i frågan.

Miljö- och jordbruksutskottet konstaterar återigen att arbetet med en introduktion av förnybara drivmedel bedrivs på bred front. Ett exempel är skattestrategin; i budgetpropositionen för år 2006 sägs att koldioxidneutrala drivmedel även efter år 2008 bör ges konkurrenskraftiga skattevillkor. Ett annat exempel är det i den nu aktuella propositionen framlagda förslaget om en skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

I den nu aktuella propositionen föreslår regeringen att riksdagen godkänner att det vägledande målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige fr.o.m. år 2010 skall vara att sådana drivmedel skall utgöra minst 5,75 % av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknad på energiinnehåll.

Såvitt avser motion 2005/06:T3 (m) konstaterar miljö- och jordbruksutskottet rent generellt att direktiv 2003/30/EG är ett s.k. minimidirektiv. Något formellt hinder finns därmed i sig inte att sätta upp en ambitionsnivå som är högre än i direktivet.

Vad härefter gäller motion 2005/06:T8 (c) är miljö- och jordbruksutskottet inte berett att ställa sig bakom förslaget om ett vägledande mål om 8 %. För att vara realistiskt torde ett sådant högre mål kräva en ändring redan nu i bränsledirektivet som går ut på att gränsen för låginblandning av etanol höjs över dagens tillåtna 5 %. Som har påpekats i olika sammanhang är Sverige drivande i EU för att en sådan ändring skall genomföras. Därtill vill utskottet påminna om att etanol inom EU klassas som jordbruksprodukt, vilket bl.a. innebär att importerad etanol belastas med en högre tullsats än bensin, som etanolen förutsätts ersätta.

Miljö- och jordbruksutskottet instämmer med regeringen om vikten av att statsmakterna tydliggör vilka mål Sverige kan och skall sträva mot och vilka medel som krävs för att nå dit. Vidare ansluter sig utskottet till regeringens uppfattning att förutsättningen för att målet skall kunna nås, är att 5 % inblandning av etanol tillämpas för all bensin och att 5 % inblandning av fettsyrametylestrar (FAME) tillämpas för all diesel. Vidare fordras att 200 etanolbussar och 300 biogasbussar tillkommer till år 2010 samt att användningen av etanol- och biogasdrivna personbilar ökar kraftigt.

Med hänsyn till det anförda föreslår miljö- och jordbruksutskottet att riksdagen godkänner regeringens förslag om ett nytt vägledande mål om 5,75 % fr.o.m. år 2020. Därmed bör motionerna 2005/06:T3 i berörd del och 2005/06:T8 yrkande 2 avslås.

Nationellt mål för transportsektorns klimatpåverkan

Motionen

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:T7 (fp) bör regeringen presentera ett förslag till nationellt mål för transportsektorns klimatpåverkan; lämpligen bör detta göras i den kommande klimatpropositionen. Motionärerna påpekar att åtgärden att öka andelen förnybara bränslen endast är en av

flera för att nå ett sådant, primärt mål. Andra medel är ett totalt sett minskat transportarbete, bränslesnålare (energieffektivare) fordon, överföring av godstrafik från lastbil till järnväg eller fartyg samt överföring av persontrafik från personbilar till kollektivtrafik (yrkande 6).

Utskottets ställningstagande

Miljö- och jordbruksutskottet konstaterar att såväl en transportpolitisk proposition som en klimatpolitisk proposition är aviserade till hösten 2005. Utskottet utgår från att regeringen i dessa propositioner kommer att lägga fram förslag och redovisa bedömningar med det syfte som motionärerna vill uppnå med sitt krav. Någon anledning att föregripa regeringens propositionsarbete är inte motiverat anser utskottet, som därmed avstyrker motion 2005/06:T7 yrkande 6.

Stöd till klimatinvesteringar

Bakgrund

Ett system med statliga bidrag till klimatinvesteringsprogram infördes år 2002 (prop. 2001/02:1, utg.omr. 18, bet. 2001/02:BoU1, rskr. 2001/02:67). Regelverket består av dels en förordning, dels Naturvårdsverkets föreskrifter och allmänna råd. Stödet, som med en förkortning benämns Klimp, administreras av Naturvårdsverket och beslutas av Rådet för investeringsstöd.

Enligt förordningen (2003:262) om statliga bidrag till klimatinvesteringsprogram får, i mån av tillgång på medel, statligt bidrag ges till en kommun för klimatinvesteringsprogram med åtgärder som bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige. Klimatinvesteringsprogrammen kan innehålla åtgärder inom energi-, avfalls- och transportområdena men även inom andra sektorer och syfta till såväl minskning av utsläppen av växthusgaser som energiomställning och besparing av energi. Programmen skall utarbetas i samverkan med andra aktörer. Om det bedöms lämpligt kan ett sådant bidrag också ges till andra än kommuner. Ett klimatinvesteringsprogram får också i begränsad omfattning innehålla åtgärder av särskild regional eller lokal vikt som bidrar till att uppnå andra av riksdagen beslutade miljö kvalitetsmål (1 §). Bidrag kan ges till enstaka åtgärder eller paket av åtgärder utan krav på ett fullständigt investeringsprogram under förutsättning att åtgärderna är särskilt effektiva när det gäller att begränsa utsläppen av växthusgaser (2 §). Bidrag får ges endast till åtgärder som är kostnadseffektiva. I fråga om åtgärder med låg kostnadseffektivitet får bidrag endast ges i mindre omfattning för att 1. stimulera nytänkande och helhetssyn genom användande av ny teknik eller nya metoder, eller 2. genomföra demonstrationsprojekt. För bidrag till en åtgärd krävs att den som ansvarar för åtgärden själv finansierar en del av den miljörelaterade merkostnaden för åtgärden (4 §).

Motionen

I motion 2005/06:T5 (s) föreslås att regeringen för att underlätta en flerbränslestrategi ser över möjligheterna till utökad investeringsstimulans genom projekt eller annat inom ramen för de s.k. Klimppengarna (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Miljö- och jordbruksutskottet delar uppfattningen att det är angeläget att introduktionen av förnybara drivmedel så långt möjligt medger att olika slag av sådana bränslen kommer ut på marknaden. Samtidigt konstaterar utskottet att det i budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:1 utg.omr. 20) föreslås såväl en förstärkning som en förlängning av klimatinvesteringsprogrammet. Förstärkningen innebär bl.a. att ytterligare 200 miljoner kronor tillförs, så att det totala beloppet som anvisas under anslaget uppgår till 350 miljoner kronor. I 2006 års ekonomiska vårproposition avser regeringen att ta ställning till klimatinvesteringsprogrammets fortsättning. Miljö- och jordbruksutskottet behandlar budgetförslaget i sitt betänkande 2005/06:MJU1.

Mot den nu redovisade bakgrunden finner miljö- och jordbruksutskottet att det är väl motiverat att pröva möjligheterna till en utökad investeringsstimulans genom projekt eller annat inom ramen för anslaget Statligt bidrag till klimatinvesteringar. Miljö- och jordbruksutskottet tillstyrker alltså motion 2005/06:T5 yrkande 1.

Politiska styrmedel

Motionerna

I motion 2005/06:T6 (kd) anförs att de politiska styrmedlen skall utformas för att skapa goda förutsättningar för att utveckla en mångfald alternativ till fossila bränslen. Motionärerna anser att transporterens utsläpp så snart som möjligt bör bli en del i det, inledningsvis europeiska, system för handel med utsläppsrätter av CO₂ som infördes under år 2005 för industrin. Vidare hänvisar de till Kristdemokraternas tidigare under hösten 2005 framlagda begäran att regeringen snarast skall lägga fram ett förslag till lagstiftning som möjliggör låginblandning med upp till 5 % biodrivmedel i dieselolja (yrkande 2).

I motion 2005/06:T7 (fp) begärs att EU:s regler ändras så att en låginblandning av 10 % etanol i bensin tillåts (yrkande 2). När det gäller diesel bör en inblandning av 5 % RME tillåtas (yrkande 3). Därutöver anser motionärerna att det finns behov av en justering av miljöklassningen för drivmedel, så att den endast baseras på miljönytta (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

Miljö- och jordbruksutskottet erinrar om att en ökad inblandning av etanol sedan länge är en etablerad svensk position. Utskottet utgår – alltjämt – från att regeringen i det fortsatta arbetet inom EU aktivt driver denna fråga liksom frågan om en utökad inblandning av biodrivmedel i diesel.

Vidare vill miljö- och jordbruksutskottet peka på att regeringen sagt sig ha för avsikt att hösten 2005 lägga fram en proposition om handel med utsläppsrätter III. Regeringen förväntas också – såsom redan har nämnts – att våren 2006 förelägga riksdagen en proposition om bl.a. ändring av specifikationen för miljöklass 1-diesel och nya miljöklasser. Miljö- och jordbruksutskottet anser att dessa propositioner bör avvaktas och avstyrker därför motionerna 2005/06:T6 yrkande 2 och 2005/06:T7 yrkandena 2–4.

Avvikande meningar

1. Nationellt mål för användning av alternativa drivmedel år 2010 (m)

Catharina Elmsäter-Svärd (m), Lars Lindblad (m) och Bengt-Anders Johansson (m) anför:

Vi har i Moderaternas motion konstaterat att den del av förslaget som avser ett nationellt mål för år 2010 inte står i överensstämmelse med EG-direktivet i fråga om tidpunkten, där 31 december 2010 anges som sista datum. I propositionen ges ingen som helst kommentar till detta ändrade datum; det går alltså inte att veta om det är ett medvetet tidigareläggande eller en felskrivning. Skulle det vara fråga om ett medvetet val vill vi påpeka att tolv månader i detta sammanhang är en lång tid för den omställning som nu krävs; fordons- och drivmedelsbranscherna måste ges rimliga möjligheter att anpassa sig till lagstiftning och mål. Det är angeläget att man inte tar för lätt på den uppgift som berörda delar av näringslivet står inför. Trafikutskottet bör därför tillstyrka motion 2005/06:T3 (m) i denna del.

2. Nationellt mål för användning av alternativa drivmedel år 2010 (c, mp)

Åsa Domeij (mp) och Jan Andersson (c) anför:

Vi vill framhålla att vi ser teknikskiftet till förnybara drivmedel som en möjlighet, inte som en börda. De förnybara drivmedlen kräver ny teknik och svenska innovatörer kan förhoppningsvis ligga i frontlinjen av denna teknikutveckling. Även drivmedelsproduktionen borde kunna gynna svenskt näringsliv; det är därför angeläget med politiska beslut som stimulerar en sådan inhemsk drivmedelsproduktion. Vi vill samtidigt peka på att det i EU-direktivet angivna målet om 5,75 % är en miniminivå. Sverige bör enligt vår uppfattning ha högre ambitioner. Redan i dag utgör andelen förnybara bränslen 3 %. Enligt beräkningar av Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) skulle man kunna producera inhemska drivmedel år 2010 så att de täcker drygt 5 % av den totala användningen i Sverige av bensin och diesel. Med en import på 2–3 % av användningen skulle man kunna sätta det nationella målet till 8 %. Att sätta ett sådant mål vore en viktig signal för aktörerna på drivmedelsmarknaden. Vi föreslår således att trafikutskottet tillstyrker motion 2005/06:T8 (yrkande 2).

3. Nationellt mål för transportsektorns klimatpåverkan (fp)

Lennart Fremling (fp) och Marie Wahlgren (fp) anför:

Folkpartiet anser att Sverige primärt behöver ett nationellt mål för transportsektorns klimatpåverkan; regeringen bör lämpligen presentera ett sådant i den kommande klimatpropositionen. Vad som föreslås i den nu framlagda propositionen utgör endast ett av flera medel för att nå ett sådant primärt och övergripande mål. Andra medel är ett totalt sett minskat transportarbete, bränslesnålare (energieffektiva) fordon, överföring av godstrafik från lastbil till järnväg eller fartyg samt överföring av persontrafik från personbilar till kollektivtrafik. Motion 2005/06:T7 yrkande 6 bör alltså tillstyrkas.

4. Stöd till klimatinvesteringar (v)

Kjell-Erik Karlsson (v) anför:

Förslaget om de s.k. Klimppengarna för att underlätta en flerbränslestrategi är visserligen bra. Däremot finns skäl att invända mot att detta nya ändamål skall rymmas inom den anslagsram som riksdagen förväntas besluta om. Det statliga klimatinvesteringsprogrammet borde kunna utökas med en särskild del, trafik-Klimp, för stimulans av investeringar avseende olika förnybara drivmedel. Motion 2005/06:T5 yrkande 1 bör därmed avslås.

5. Politiska styrmedel (fp, mp)

Åsa Domeij (mp), Lennart Fremling (fp) och Marie Wahlgren (fp) anför:

Vi vill peka på att det nu föreslagna nationella målet endast innebär att man genomför kravet i EU:s biomedelsdirektiv i Sverige. Vi vill också framhålla att det torde vara fullt möjligt att uppnå detta mål utan det slags tvångslagstiftning som regeringen nu föreslår. Samtidigt vill vi betona att målet om 5,75 % bara är ett första steg; andelen måste bli mycket högre för att man skall kunna nå det långsiktiga klimatmålet att temperaturen inte skall stiga mer än 2 grader. På kort sikt är det effektivaste sättet att öka andelen förnybara bränslen att tillhandahålla helt eller delvis förnybara bränslen som direkt kan användas i befintliga bensin- eller dieselfordon. När det gäller RME i diesel anser vi att gränsen för inblandning bör höjas till 5 %. Därutöver anser vi att det finns behov av en justering av miljöklassningen för drivmedel, så att den endast baseras på miljönytta, inte som i dag bygger på tekniska parametrar som kokpunktsintervall och liknande. Motion 2005/06:T7 (fp) yrkandena 3 och 4 bör därmed tillstyrkas.

6. Politiska styrmedel (kd)

Sven Gunnar Persson (kd) anför:

Kristdemokraterna vill betona vikten av att det vägledande målet har en starkt koppling till de politiska styrmedel genom vilka målet skall uppnås. Dessa styrmedel måste samtidigt vara effektiva och inte – som hittills – av mer symbolisk natur. Vidare bör styrmedlen utformas så att man skapar goda förutsättningar för att utveckla en mångfald alternativ till fossila bränslen. Transporternas utsläpp bör så snart som möjligt bli en del i det, inledningsvis europeiska, system för handel med utsläppsrätter av CO₂ som under år 2005 infördes för industrin. Vi vill också hänvisa till Kristdemokraternas tidigare under hösten 2005 framlagda begäran att regeringen snarast skall lägga fram ett förslag till lagstiftning som möjliggör låginblandning med upp till 5 % biodrivmedel i dieselolja. Motion 2005/06:T6 (kd) yrkande 2 bör alltså tillstyrkas.

Särskilt yttrande

Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (kd)

Sven Gunnar Persson (kd) anför:

Regeringens transportpolitik och klimatpolitik präglas i vissa avseenden av kortsiktighet och symboliska åtgärder. Socialdemokraterna har bl.a. valt att snäva in utvecklingen av alternativa bränslen genom att i föreliggande proposition ställa upp hårda och kortsiktiga krav på landets bensinstationer som ensidigt gynnar användningen av etanol på bekostnad av biogas och andra förnybara bränslen.

Förslaget till en lag om att tillhandahålla förnybara drivmedel har förelagts riksdagen trots omfattande och stark kritik från tunga remissinstanser och från Lagrådet. Särskilt anmärkningsvärt är att själva utredningen, som propositionen bygger på, konstaterade att de egna, av regeringen beställda, förslagen är behäftade med en rad brister och nackdelar.

Kristdemokraterna anser att lagstiftningen och de politiska åtgärderna måste ges en annan inriktning för att vara teknikneutrala, energieffektiva och kostnadseffektiva. Kristdemokraternas politik syftar till att utsläppen av växthusgaser skall minska till en sådan nivå att vårt klimat inte längre hotas. Detta arbete är globalt, men Europa och Sverige måste vara pådrivande. För att driva utvecklingen bort från fossila bränslen krävs insatser på alla nivåer – från den enskilde trafikanten till stora företag och forskningscentrum. Kristdemokraterna anser att en viktig del i detta arbete är formulerandet av politiska mål och genomförandet av politiska åtgärder som bidrar till att dessa mål blir möjliga att uppnå. Framöver måste utsläppen och åtgärderna sättas i ett tydligare internationellt sammanhang. Det centrala instrumentet i denna politik bör vara systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser. Transporternas utsläpp bör så snart som möjligt, dvs. år 2008, bli en del i det europeiska handelssystemet för CO₂-utsläpp.

Mot bakgrund av den överväldigande kritik som framförts mot lagförslaget anser Kristdemokraterna att riksdagen bör avslå regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Vi avser att återkomma till denna fråga i den fortsatta beredningen i trafikutskottet.

Teknikneutrala styrmedel för en mångfald av alternativ

Kristdemokraterna anser att de politiska styrmedlen måste vara teknikneutrala och utformas så att de inte bromsar teknikutvecklingen, exempelvis genom reglering till förmån för ett enda bränsleslag. Inom ramen för strikta miljökrav skall prioriteringen mellan olika energikällor och produktionsmetoder överlåtas åt konsumenterna och företagen.

Det är också nödvändigt att utveckla användningen av ”well to wheel-analyser”, där olika bränslealternativs totala energieffektivitet beaktas. Framställningen och användningen av drivmedel skall ske på sådant sätt att den totala negativa miljöbelastningen minskar så mycket som möjligt. Samtliga partier i riksdagens miljö- och jordbruksutskott, förutom Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, har därför under oktober 2005 ställt sig bakom ett tillkännagivande till regeringen om att ett certifieringssystem för alternativa drivmedel bör införas för att säkerställa den totala miljönyttan.

De politiska insatserna måste omfatta ett brett fält. Detta innebär att satsningar på energiforskning och energiteknisk forskning är särskilt angelägna för Sverige att satsa på nationellt och inom EU. Forskningen på fordons- och drivmedelsområdet skall vara långsiktig och internationellt gångbar. De politiska styrmedlen för att motverka transporterens klimatpåverkan i största möjliga utsträckning skall utformas så att nationella sår lösningar undviks.

Den föreliggande propositionen saknar denna öppna och långsiktiga inriktning. Kristdemokraterna menar att de politiska styrmedlen skall utformas för att skapa goda förutsättningar för att utveckla en mångfald av alternativ till fossila bränslen.

Mål kopplade till styrmedel – handel med utsläppsrätter

I propositionen föreslås ett vägledande mål som innebär att biodrivmedel och andra förnybara drivmedel fr.o.m. år 2010 skall utgöra minst 5,75 % av bensin- och dieselanvändningen, beräknat på energiinnehåll.

Kristdemokraterna har inga invändningar mot att riksdagen beslutar om detta mål, som år 2003 formulerades i ett EG-direktiv, men menar att en mer djupgående diskussion om hur målet skall formuleras bör ske i samband med att regeringens sedan länge aviserade klimatproposition föreläggs riksdagen. Det väsentliga är dock att målet inte blir hängande fritt, utan direkta kopplingar till politiska styrmedel.

De uppställda svenska nationella målen för transporterens koldioxidutsläpp har inte åtföljts av verkningfulla åtgärder och därför befunnits omöjliga att uppnå. Riksdagen fastställde år 1998 regeringens förslag till etappmål för transportsektorns koldioxidutsläpp som innebär att dessa år 2010 skall ligga på samma nivå som år 1990. År 2002 konstaterades dock att utsläppen från vägtrafiken sedan år 1990 ökat med 9 % och att de fortsätter öka. Detta föranledde regeringen att ge Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i uppdrag att se över och lämna förslag på uppdaterade etappmål för transporterens utsläpp. SIKA föreslog då att utsläppen av klimatpåverkande gaser från transportsektorn år 2010 skall vara högst 10 % högre än år 1990. Denna revidering är ett tydligt tecken på den förda politikens misslyckande. Mål har uppställts utan att beredskap eller vilja funnits att genomföra sådana åtgärder som leder till målen

uppfyllelse. Den socialdemokratiska regeringen har, på detta område liksom på så många andra, använt mål i stället för åtgärder för att uppvisa handlingskraft.

Förutsättningar skall skapas för utvecklandet av de långsiktigt mest effektiva och hållbara transport- och bränslealternativen. Dagens kunskap är begränsad om vilket eller vilka bränslen som kommer att driva framtidens transporter. Därför krävs en öppen attityd. Alltför styrande kortsiktiga målsättningar kan hindra utvecklingen av de långsiktigt bästa alternativen.

De politiska medel, som behövs för att styra utvecklingen, skall utformas så att nationella lösningar och låsningar undviks. Eftersom fordonstillverkningen sker på en global marknad bör också de politiska styrmedlen användas på en så ”hög” nivå som möjligt, vilket i dag i många fall är liktydigt med EU.