



## Riktlinjer för klimatpolitiken m.m.

---

### Sammanfattning

Utskottet behandlar i detta betänkande regeringens proposition 2008/09: 162 *En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat* tillsammans med fyra följdmotioner med 101 yrkanden. Därutöver behandlar utskottet två yrkanden väckta med anledning av proposition 2008/09:35, ett yrkande väckt med anledning av proposition 2008/09:147, två yrkanden väckta med anledning av proposition 2008/09:170 och 30 motioner, med 85 yrkanden, från allmänna motionstiden 2007 och 2008.

I propositionen lägger regeringen fram en sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat. Målet är att Sveriges utsläpp 2020 ska vara 40 % lägre än utsläppen 1990. Målet gäller för de verksamheter som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter. Detta innebär att utsläppen av växthusgaser 2020 ska vara ca 20 miljoner ton koldioxidekvivalenter lägre för den icke handlande sektorn i förhållande till 1990 års nivå. För att nå målet avser regeringen att redan beslutade styrmedel ska kompletteras med utvecklade ekonomiska styrmedel på skatteområdet. Sådana utvecklade ekonomiska styrmedel ska kunna bidra till en minskning av utsläppen med två miljoner ton. Regeringen avser även att tidigt och fullt ut genomföra minskningar i enlighet med åtgärder som beslutats inom EU. Därutöver kommer Sverige, inom ramen för det nationella målet, att genomföra utsläppsminskande åtgärder i andra länder, såsom gröna investeringar i utvecklingsländer och insatser i andra EU-länder.

Det nationella delmålet för 2008–2012 ligger fast. Detta innebär att de svenska utsläppen av växthusgaser under perioden 2008–2012 ska vara minst 4 % lägre än utsläppen 1990. Användningen av fossila bränslen för uppvärmning kommer att avvecklas till 2020, vilket har stor betydelse för bebyggelsens klimatpåverkan. Regeringen avser att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet, bryta fossilberoendet och därigenom minska klimatpåverkan. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. För att nå målen presenterar regeringen tre handlingsplaner för omställningen: för en fossiloberoende fordonsflotta, för ökad energieffektivisering och för främjandet av förnybar energi. Regeringen presenterar vidare i propositionen åtgärder inom skatteområdet och

de areella näringarna, lokalt och regionalt samarbete, teknikutveckling, forskning m.m. Regeringen redogör även för behovet av olika nationella åtgärder för att anpassa samhället till ett föränderligt klimat.

Med dessa mål och åtgärder är regeringens inriktning att Sverige 2050 har en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Regeringen föreslår vidare en förändrad innebörd av miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. En kontrollstation genomförs 2015 i syfte att analysera utvecklingen i förhållande till målen liksom kunskapsläget. Kontrollstationen omfattar inte politikens grundläggande inriktning men kan komma att leda till justeringar av styrmedel och instrument.

Utskottet ställer sig bakom de bedömningar som regeringen gjort i propositionen och godkänner vad regeringen förordar om mål för den svenska klimatpolitiken till 2020 och om miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan*. Samtliga motionsyrkanden avstyrks. I betänkandet finns 63 reservationer.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	7
Redogörelse för ärendet .....	17
Ärendet och dess beredning .....	17
Bakgrund .....	17
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	19
Utskottets överväganden .....	20
Utgångspunkter för Sveriges klimatpolitik .....	20
Mål för den svenska klimatpolitiken .....	25
Mål till 2020 .....	25
Vision till 2050 .....	27
Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan .....	28
Översyn av övriga miljökvalitetsmål .....	30
Nationella åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser .....	31
Åtgärdsplaner och styrmedel .....	31
Skatteåtgärder .....	32
Koldioxidskatt och energiskatt – allmänna principer .....	32
Framtida utveckling av koldioxidskatten .....	34
Koldioxidskatt för uppvärmning bl.a. inom jordbruk och skogsbruk samt återbetalning av koldioxidskatt .....	34
Samordningen mellan ekonomiska styrmedel för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter .....	36
Energiskatt på diesel .....	37
Beskattning av fordon m.m. ....	38
Beskattning av biodrivmedel m.m. ....	41
Fordonsskattebefrielse för miljöbilar .....	42
Fordonsskatt för tunga lastbilar och tunga bussar .....	43
Kilometerskatt .....	44
Trängselskatt .....	45
Skatt på avfallsförbränning .....	46
Inkomstskattefrågor, förmånsbeskattning, reseavdrag m.m. ....	46
Skattefrågor inom yrkesfisket m.m. ....	49
Flygets beskattning och styrmedel .....	50
Nationella åtgärder inom transportsektorn .....	53
Vägtrafik .....	53
Fortsatt introduktion av förnybara drivmedel och utveckling av alternativa tekniker .....	57
Sjöfart .....	64
Flyg .....	67
Transportinfrastrukturen .....	70
Nationella åtgärder inom areella näringarna .....	80
Översyn av den gemensamma jordbrukspolitiken .....	81
Livsmedelskedjans klimatpåverkan .....	82
Åtgärder inom skogsbruket och naturvården .....	85
Övriga nationella åtgärder .....	88
Lokalt och regionalt klimatarbete .....	89

Miljöanpassad offentlig upphandling .....	90
Forskning och teknikutveckling .....	92
IT och klimat .....	94
Handelspolitik .....	96
Utsläppsminskningar i andra länder .....	97
EU:s klimatpolitik, handel med utsläppsrätter, CDM-projekt m.m. ....	100
EU:s klimatpolitik .....	100
Handel med utsläppsrätter och projektbaserade mekanismer (CDM) .....	103
Utsläppsrätter i transportsektorn .....	106
Flexibla mekanismer och CDM (mekanismen för ren utveckling) .....	108
Anpassning till ett förändrat klimat .....	110
Myndighetsansvar för klimatanpassning .....	110
Kunskapsförsörjning och fortlöpande miljöanalys .....	113
Anpassning inom skogsbruket m.m. ....	116
Ändringar i plan- och bygglagen m.m. ....	119
Förebyggande åtgärder mot översvämning och naturolyckor .....	123
Sverige och det internationella klimatarbetet .....	127
Utvinning av fossila bränslen m.m. ....	129
Klimatsatsningen 2009–2011 .....	131
Reservationer .....	133
1. Utsläpp i olika sektorer, punkt 2 (s, v, mp) .....	133
2. Narkosgaser, punkt 3 (s, v, mp) .....	133
3. Resurser för klimatåtgärder, punkt 5 (v) .....	134
4. Mål till 2020, punkt 6 (s, v, mp) .....	134
5. Vision till 2050, punkt 7 (s, v, mp) .....	135
6. Åtgärder och styrmedel, punkt 10 (s, v, mp) .....	136
7. Drivmedelsskatter m.m., punkt 11 (mp) .....	137
8. Återföring av koldioxidskatt, punkt 12 (s, v, mp) .....	137
9. Miljöbilar, punkt 15 (s, v, mp) .....	138
10. Kilometerskatt, punkt 17 (s, v, mp) .....	138
11. Trängselavgifter, punkt 18 (s, v, mp) .....	139
12. Avfallsförbränningskatt, punkt 19 (s, v, mp) .....	139
13. Skatter för miljöinriktad väg- och kollektivtrafik, punkt 20 (v) .....	140
14. Avståndsbaserat reseavdrag, punkt 21 (v, mp) .....	140
15. Skattefrihet för yrkesfisket, punkt 22 (s, v, mp) .....	141
16. Bilateral avtal för skatteåtgärder, punkt 23 (v) .....	141
17. Båtskatt, punkt 24 (v, mp) .....	142
18. Flygets beskattning och utsläpp, punkt 25 (v, mp) .....	142
19. Tankställen för biogas, punkt 27 (s, v, mp) .....	143
20. Hållbarhetskriterier för biodrivmedel m.m., punkt 29 (s, v, mp) .....	143
21. Drivmedelscertifikat, punkt 30 (s, v) .....	144
22. Efterkonverteringsstöd m.m., punkt 32 (s, v, mp) .....	145
23. Strategiska hamnar m.m., punkt 33 (s, v, mp) .....	145
24. Miljökrav för sjöfartsstöd, punkt 35 (mp) .....	146
25. Luftfartens utsläpp i framtida klimatregim m.m., punkt 36 (s, v, mp) .....	147
26. Subventioner till flygplatser m.m., punkt 38 (v, mp) .....	147

27. Framtida transportinfrastruktur, punkt 39 (s, v, mp) .....	148
28. Spårtrafik m.m., punkt 40 (mp) .....	150
29. SJ:s roll, punkt 41 (mp) .....	150
30. Nya motorvägar, punkt 42 (mp) .....	151
31. Planering av infrastruktur m.m., punkt 43 (s, v, mp) .....	151
32. Externa köpcentrum m.m., punkt 45 (v, mp) .....	152
33. Samordning med EU:s transportinfrastruktur m.m., punkt 46 (v, mp) .....	153
34. Klimatgranskning av jordbruksstöd, punkt 48 (s, v, mp) .....	153
35. Biogasproduktion i jordbruket, punkt 49 (s, v, mp) .....	154
36. Livsmedelskedjans klimatpåverkan, punkt 50 (s, v, mp) .....	154
37. Animalieproduktionens klimatpåverkan, punkt 51 (v, mp) .....	155
38. Skogsbrukets klimatpåverkan, punkt 52 (s) .....	156
39. Lokalt och regionalt klimatarbete, punkt 55 (s, v, mp) .....	156
40. Forskning om jordbruk och livsmedel, punkt 58 (s, v, mp) .....	157
41. Utsläppsminskningar i andra länder, punkt 62 (s, v, mp) .....	158
42. Utsläpp i utvecklingsländer, punkt 63 (v, mp) .....	158
43. EU:s klimatpolitik, punkt 64 (s, v, mp) .....	159
44. EU:s budget för klimatmål, punkt 66 (v) .....	159
45. Handel med utsläppsrätter, punkt 67 (s, v, mp) .....	160
46. Utsläppsrätter i transportsektorn, punkt 68 (s, v, mp) .....	161
47. Myndighetsansvar för klimatanpassning, punkt 70 (s, v, mp) .....	161
48. Finansiering av klimatanpassning, punkt 71 (s, v, mp) .....	162
49. Anslag för skydd mot naturolyckor, punkt 72 (mp) .....	162
50. Kunskapsunderlag i hälsofrågor, punkt 74 (s, v, mp) .....	163
51. Miljöanalys, punkt 75 (s, v, mp) .....	163
52. Anpassning inom skogsbruket, punkt 76 (s, v, mp) .....	164
53. Ekosystemens resiliens, punkt 77 (mp) .....	164
54. Ändringar i plan- och bygglagen, punkt 78 (s, v, mp) .....	165
55. Förebyggande åtgärder mot översvämning, punkt 79 (s, v, mp) .....	165
56. Omprövning av vattendomar, punkt 80 (s, v, mp) .....	166
57. Markens infiltration, punkt 81 (s, v, mp) .....	167
58. Utgångspunkter för Sveriges agerande i de internationella förhandlingarna, punkt 82 (s, v, mp) .....	167
59. Utvinning av fossila bränslen i vissa områden, punkt 84 (v, mp) .....	168
60. Förbud mot prospektering efter fossila bränslen, punkt 85 (mp) .....	169
61. Klimatbistånd, punkt 86 (v, mp) .....	169
62. Kanalisering av klimatstöd, punkt 87 (mp) .....	170
63. Avskogningen i utvecklingsländer, punkt 88 (s, v, mp) .....	170
Särskilda yttranden .....	172
1. Klimatpolitikens inriktning (v) .....	172
2. Klimatpolitikens inriktning (mp) .....	173
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	174
Propositionen .....	174
Följdmotionerna .....	174
Motion väckt med anledning av proposition 2008/09:35 .....	180
Motioner väckta med anledning av proposition 2008/09:170 .....	180

Motion väckt med anledning av proposition 2008/09:147 .....	181
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007 .....	181
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008 .....	184
<i>Bilaga 2</i>	
Skatteutskottets yttrande .....	190
<i>Bilaga 3</i>	
Trafikutskottets yttrande .....	228

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## *Utgångspunkter för Sveriges klimatpolitik*

### **1. Klimatpolitikens inriktning m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:MJ440 yrkande 5, 2007/08: MJ463 yrkande 4 och 2008/09:MJ328.

### **2. Utsläpp i olika sektorer**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:MJ449 yrkande 4 och 2007/08: MJ467 yrkandena 2 och 3.

*Reservation 1 (s, v, mp)*

### **3. Narkosgaser**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ234 yrkandena 1 och 2.

*Reservation 2 (s, v, mp)*

### **4. Kontroll av utsläpp**

Riksdagen avslår motion 2007/08:MJ467 yrkande 1.

### **5. Resurser för klimatåtgärder**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 8.

*Reservation 3 (v)*

## *Mål för den svenska klimatpolitiken*

### **6. Mål till 2020**

Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om mål för den svenska klimatpolitiken till 2020. Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:162 punkt 1 och avslår motionerna 2007/08:MJ300 yrkandena 1–3, 2007/08:MJ449 yrkande 2, 2007/08:MJ463 yrkande 3 och 2008/09:MJ17 yrkande 1.

*Reservation 4 (s, v, mp)*

### **7. Vision till 2050**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:MJ449 yrkande 3, 2007/08: MJ463 yrkandena 1 och 2, 2008/09:U322 yrkande 10 och 2008/09: MJ17 yrkande 3.

*Reservation 5 (s, v, mp)*

### **8. Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan**

Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:162 punkt 2 och avslår motion 2007/08:MJ449 yrkande 1.

**9. Anpassning av miljö kvalitetsmål**

Riksdagen avslår motion 2008/09:Fö289 yrkandena 15 och 42.

*Nationella åtgärder i Sverige och andra länder***10. Åtgärder och styrmedel**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09: MJ17 yrkande 11 och 2008/09: MJ208.

*Reservation 6 (s, v, mp)*

*Skatteåtgärder***11. Drivmedelsskatter m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09: MJ18 yrkandena 9, 16 och 18, de båda senare i denna del, 2008/09: MJ19 yrkande 14 och 2008/09: N378.

*Reservation 7 (mp)*

**12. Återföring av koldioxidskatt**

Riksdagen avslår motion 2008/09: MJ17 yrkande 27.

*Reservation 8 (s, v, mp)*

**13. Koldioxidskatt i den handlande sektorn**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08: MJ300 yrkande 4 och 2008/09: MJ18 yrkande 4.

**14. Fordonsskatt för personbilar**

Riksdagen avslår motion 2008/09: MJ18 yrkande 16 i denna del.

**15. Miljöbilar**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09: MJ16 yrkande 2 och 2008/09: MJ17 yrkande 15.

*Reservation 9 (s, v, mp)*

**16. Fordonsskatt för bussar och lastbilar**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09: MJ18 yrkande 15 i denna del och 2008/09: MJ19 yrkande 22.

**17. Kilometerskatt**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09: MJ17 yrkande 17 och 2008/09: MJ19 yrkande 13.

*Reservation 10 (s, v, mp)*

**18. Trängselavgifter**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09: MJ18 yrkande 16 i denna del och 2008/09: MJ19 yrkande 17.

*Reservation 11 (s, v, mp)*



**19. Avfallsförbränningskatt**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ17 yrkande 13.

*Reservation 12 (s, v, mp)*

**20. Skatter för miljöinriktad väg- och kollektivtrafik**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkandena 15 och 16, båda i denna del.

*Reservation 13 (v)*

**21. Avståndsbaseerat reseavdrag**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ18 yrkande 15 i denna del och 2008/09:MJ19 yrkande 21.

*Reservation 14 (v, mp)*

**22. Skattefrihet för yrkesfisket**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 12.

*Reservation 15 (s, v, mp)*

**23. Bilateral avtal för skatteåtgärder**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 11.

*Reservation 16 (v)*

**24. Båtskatt**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 18 i denna del.

*Reservation 17 (v, mp)*

**25. Flygets beskattning och utsläpp**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ18 yrkande 19 i denna del och 2008/09:MJ19 yrkande 18.

*Reservation 18 (v, mp)*

*Nationella åtgärder inom transportsektorn***26. Vägtrafik m.m.**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 16 i denna del.

**27. Tankställen för biogas**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ19 yrkande 11.

*Reservation 19 (s, v, mp)*

**28. Utsläppskrav för nya bilar**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:T8 yrkandena 17 och 18, 2008/09:MJ237 och 2008/09:MJ459 yrkande 12.

**29. Hållbarhetskriterier för biodrivmedel m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ266 och 2008/09:MJ459 yrkandena 13–16.

*Reservation 20 (s, v, mp)*

**30. Drivmedelscertifikat**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ16 yrkande 5, 2008/09: MJ18 yrkande 16 i denna del och 2008/09:N430 yrkande 6.

*Reservation 21 (s, v)*

**31. Satsningar på biogas**

Riksdagen avslår motion 2008/09:N440 yrkandena 8, 9, 13 och 17.

**32. Efterkonverteringsstöd m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ16 yrkandena 3 och 4, 2008/09:MJ17 yrkande 16 och 2008/09:MJ18 yrkande 16 i denna del.

*Reservation 22 (s, v, mp)*

**33. Strategiska hamnar m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ17 yrkandena 21 och 22 samt 2008/09:MJ18 yrkande 18 i denna del.

*Reservation 23 (s, v, mp)*

**34. Sjöfartens utsläpp av kväveoxider m.m.**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 18 i denna del.

**35. Miljökrav för sjöfartsstöd**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ19 yrkande 23.

*Reservation 24 (mp)*

**36. Luftfartens utsläpp i framtida klimatregim m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:T412 yrkande 1, 2008/09: MJ15 yrkande 3, 2008/09:MJ18 yrkande 19 i denna del och 2008/09: MJ459 yrkande 19.

*Reservation 25 (s, v, mp)*

**37. Miljöinriktad flygtrafik**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 19 i denna del.

**38. Subventioner till flygplatser m.m.**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ19 yrkande 19.

*Reservation 26 (v, mp)*

**39. Framtida transportinfrastruktur**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ16 yrkande 1, 2008/09: MJ17 yrkande 14, 2008/09:MJ18 yrkandena 14 och 15 i denna del och 2008/09:MJ19 yrkandena 7–9.

*Reservation 27 (s, v, mp)*

**40. Spårtrafik m.m.**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ19 yrkande 10.

*Reservation 28 (mp)*

**41. SJ:s roll**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ19 yrkande 15.

*Reservation 29 (mp)*

**42. Nya motorvägar**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ19 yrkande 16.

*Reservation 30 (mp)*

**43. Planering av infrastruktur m.m.**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ17 yrkandena 18–20.

*Reservation 31 (s, v, mp)*

**44. Miljöinriktad samhällsplanering m.m.**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 20 i denna del.

**45. Externa köpcentrum m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ18 yrkande 20 i denna del och 2008/09:MJ19 yrkande 20.

*Reservation 32 (v, mp)*

**46. Samordning med EU:s transportinfrastruktur m.m.**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 5.

*Reservation 33 (v, mp)*

**47. Cykeltrafik**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 17.

*Nationella åtgärder inom areella näringarna m.m.***48. Klimatgranskning av jordbruksstöd**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ19 yrkande 26.

*Reservation 34 (s, v, mp)*

**49. Biogasproduktion i jordbruket**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ17 yrkande 28 och 2008/09: MJ19 yrkandena 12 och 24.

*Reservation 35 (s, v, mp)*

**50. Livsmedelskedjans klimatpåverkan**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ17 yrkandena 24–26.

*Reservation 36 (s, v, mp)*

**51. Animalieproduktionens klimatpåverkan**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:U322 yrkande 12, 2008/09: MJ18 yrkandena 6 och 7 samt 2008/09:MJ459 yrkande 4.

*Reservation 37 (v, mp)*

**52. Skogsbrukets klimatpåverkan**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:MJ325, 2008/09:MJ412, 2008/09:MJ464 och 2008/09:MJ466.

*Reservation 38 (s)*

**53. EU:s naturvårdspolitik**

Riksdagen avslår motion 2008/09:Fö289 yrkande 64.

**54. Torv som bibränsle**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:MJ295, 2007/08:MJ351 och 2008/09:MJ254.

*Övriga nationella åtgärder***55. Lokalt och regionalt klimatarbete**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:MJ449 yrkande 12, 2008/09: Fö289 yrkande 35 och 2008/09:MJ17 yrkande 12.

*Reservation 39 (s, v, mp)*

**56. Miljöanpassad offentlig upphandling**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 10.

**57. Bred klimatforskning**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ456.

**58. Forskning om jordbruk och livsmedel**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ19 yrkande 25 och 2008/09: MJ459 yrkande 5.

*Reservation 40 (s, v, mp)*

**59. Samordning av klimatforskning**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 13.

**60. IT och klimat**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 21.

**61. Klimattullar**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08: MJ449 yrkande 8 och 2007/08: MJ454 yrkandena 1 och 2.

**62. Utsläppsminskningar i andra länder**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08: MJ449 yrkande 5 och 2008/09: MJ17 yrkandena 2 och 6.

*Reservation 41 (s, v, mp)*

**63. Utsläpp i utvecklingsländer**

Riksdagen avslår motion 2008/09: MJ19 yrkande 1.

*Reservation 42 (v, mp)*

*EU:s klimatpaket m.m.*

**64. EU:s klimatpolitik**

Riksdagen avslår motion 2008/09: MJ17 yrkandena 9 och 10.

*Reservation 43 (s, v, mp)*

**65. EU:s utsläppsmål**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09: MJ18 yrkande 3, 2008/09: MJ459 yrkandena 1 och 25 samt 2008/09: MJ486 yrkande 3.

**66. EU:s budget för klimatmål**

Riksdagen avslår motion 2008/09: MJ18 yrkande 2.

*Reservation 44 (v)*

**67. Handel med utsläppsrätter**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08: MJ449 yrkande 17, 2008/09: MJ16 yrkande 6 och 2008/09: MJ459 yrkandena 21–23.

*Reservation 45 (s, v, mp)*

**68. Utsläppsrätter i transportsektorn**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08: T412 yrkande 3, 2007/08: MJ412 yrkande 2, 2008/09: Sk352 yrkande 8 och 2008/09: MJ459 yrkande 20.

*Reservation 46 (s, v, mp)*

**69. Flexibla mekanismer, CDM m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08: MJ463 yrkande 10, 2008/09: MJ19 yrkande 4, 2008/09: MJ459 yrkande 28 och 2008/09: MJ486 yrkandena 2 och 4.

*Anpassning till ett förändrat klimat***70. Myndighetsansvar för klimatanpassning**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Fö289 yrkande 34, 2008/09: MJ17 yrkande 29 och 2008/09: MJ19 yrkande 28.

*Reservation 47 (s, v, mp)*

**71. Finansiering av klimatanpassning**

Riksdagen avslår motion 2008/09: MJ17 yrkandena 30 och 35.

*Reservation 48 (s, v, mp)*

**72. Anslag för skydd mot naturolyckor**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Fö289 yrkande 6 och 2008/09: MJ19 yrkande 29.

*Reservation 49 (mp)*

**73. Kunskapsförsörjning**

Riksdagen avslår motion 2008/09:Fö289 yrkandena 36 och 55–57.

**74. Kunskapsunderlag i hälsofrågor**

Riksdagen avslår motion 2008/09: MJ17 yrkande 40.

*Reservation 50 (s, v, mp)*

**75. Miljöanalys**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09: MJ17 yrkande 31 och 2008/09: MJ19 yrkande 31.

*Reservation 51 (s, v, mp)*

**76. Anpassning inom skogsbruket**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Fö289 yrkande 14 och 2008/09: MJ17 yrkande 41.

*Reservation 52 (s, v, mp)*

**77. Ekosystemens resiliens**

Riksdagen avslår motion 2008/09: MJ19 yrkande 27.

*Reservation 53 (mp)*

**78. Ändringar i plan- och bygglagen**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09: MJ17 yrkandena 33, 34, 36 och 39 samt 2008/09: MJ19 yrkandena 32 och 33.

*Reservation 54 (s, v, mp)*

**79. Förebyggande åtgärder mot översvämning**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Fö289 yrkandena 8 och 24, 2008/09: MJ11 yrkande 35, 2008/09: MJ17 yrkande 32, 2008/09: MJ18 yrkande 18 i denna del och 2008/09: MJ19 yrkande 30.

*Reservation 55 (s, v, mp)*

**80. Omprövning av vattendomar**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ17 yrkande 37 och 2008/09: MJ19 yrkande 34.

*Reservation 56 (s, v, mp)*

**81. Markens infiltration**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Fö289 yrkandena 13 och 16 samt 2008/09:MJ17 yrkande 38.

*Reservation 57 (s, v, mp)*

*Sverige och det internationella klimatarbetet*

**82. Utgångspunkter för Sveriges agerande i de internationella förhandlingarna**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:MJ463 yrkande 5 och 2008/09: MJ17 yrkandena 4, 5 och 7.

*Reservation 58 (s, v, mp)*

**83. Utsläppsfördelning mellan människor**

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:MJ449 yrkande 6 och 2007/08: MJ463 yrkande 6.

**84. Utvinning av fossila bränslen i vissa områden**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ13 yrkande 33 och 2008/09: MJ19 yrkande 3.

*Reservation 59 (v, mp)*

**85. Förbud mot prospektering efter fossila bränslen**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ19 yrkande 2.

*Reservation 60 (mp)*

**86. Klimatbistånd**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:MJ18 yrkande 1 och 2008/09: MJ19 yrkande 5.

*Reservation 61 (v, mp)*

**87. Kanalisering av klimatstöd**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ19 yrkande 6.

*Reservation 62 (mp)*

**88. Avskogningen i utvecklingsländer**

Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ17 yrkande 8.

*Reservation 63 (s, v, mp)*

Stockholm den 26 maj 2009

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (s), Claes Västerteg (c), Ola Sundell (m), Carina Ohlsson (s), Bengt-Anders Johansson (m), Bo Bernhardsson (s), Anita Brodén (fp), Sofia Arkelsten (m), Jan-Olof Larsson (s), Irene Oskarsson (kd), Rune Wikström (m), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Erik A Eriksson (c), Tina Ehn (mp), Staffan Appelros (m) och Aleksander Gabelic (s).



## Redogörelse för ärendet

### Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition 2008/09:162 *En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat* tillsammans med fyra följdmotioner med 101 yrkanden. Därutöver behandlar utskottet två yrkanden väckta med anledning av proposition 2008/09:35, ett yrkande väckt med anledning av proposition 2008/09:147, två yrkanden väckta med anledning av proposition 2008/09:170 och 30 motioner, med 85 yrkanden, från allmänna motionstiden 2007 och 2008. De motioner som inte har väckts under innevarande riksmöte anges med aktuell årtalsbeteckning (2007/08). Motionsförslagen och regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1.

Utskottet har i detta ärende uppvaktats av Svensk Energi och Sveriges Energiföreningars Riksorganisation (Sero).

Skatteutskottet och trafikutskottet har yttrat sig över propositionen i de delar som berör utskottens respektive beredningsområde (yttr. 2008/09: SkU9y och yttr. 2008/09: TU2y). Yttrandena återfinns i bilagorna 2 och 3.

### Bakgrund

Regeringen har överlämnat förslag till riksdagen i form av två propositioner, *En sammanhållen klimat- och energipolitik*, som ska ses som en enhet. I den klimatpolitiska propositionen (prop. 2008/09:162), som behandlas i detta betänkande, anges målnivåer för utsläpp av växthusgaser och en samlad åtgärdsplan för att uppnå målen. Förslag avseende energisektorn lämnas i den energipolitiska propositionen (prop. 2008/09:163). Klimat- och energipolitiken är tätt sammankopplade. Exempelvis är de handlingsplaner som föreslås för en fossiloberoende transportsektor och för att främja förnybar energi och energieffektivisering centrala för att uppnå de klimatpolitiska målen. Handlingsplanen för transporter redovisas i den klimatpolitiska propositionen och handlingsplanerna för energieffektivisering och förnybar energi i den energipolitiska propositionen.

Med stöd av regeringens bemyndigande den 19 april 2007 tillkallade chefen för Miljödepartementet en parlamentarisk beredning för översyn av klimatpolitiken. Beredningen tog namnet Klimatberedningen (M 2007:03). Ett särskilt vetenskapligt råd har bistått beredningen vad gäller det vetenskapliga underlaget för klimatpolitiken. Rådet har utifrån vetenskapliga utgångspunkter givit förslag till ett nationellt mål för utsläppsminskningar. Rådets slutsatser publicerades i Miljövårdsberedningens rapport 2007:03. Regeringen tillsatte i december 2006 Kommissionen för hållbar utveckling som under ledning av statsministern är ett forum för fortsatt dialog. Naturvårdsverket och Statens energimyndighet har haft ett gemensamt uppdrag

att utarbeta ett underlag för den klimatpolitiska kontrollstationen 2008. Uppdraget, Kontrollstation 2008, som redovisades den 30 juni 2007 har utgjort ett underlag för Klimatberedningen.

Klimatberedningens slutbetänkande *Svensk klimatpolitik* (SOU 2008:24) redovisades i mars 2008 och har remissbehandlats. En sammanställning av remissinstansernas synpunkter på Klimatberedningens betänkande och Naturvårdsverkets och Statens energimyndighets rapport finns tillgänglig i Miljödepartementet (dnr 2008/1040/Mk respektive dnr M2007/3125/Mk).

Ett särskilt uppdrag (dnr Fi2008/2044/Ba/BaS) för att närmare analysera ett antal skatteförslag i Klimatberedningens betänkande gavs i mars 2008 till Konjunkturinstitutet. Institutets slutsatser redovisas i rapporten *En samhällsekonomisk granskning av Klimatberedningens handlingsplan för svensk klimatpolitik* (rapport Miljöekonomi, specialstudier nr 18, juni 2008).

Under våren 2008 höll regeringen ett antal dialogmöten med företrädare för näringslivet och det civila samhället. Dialogmötena syftade till att diskutera hur samtliga aktörer gemensamt kan bidra till en långsiktig nationell strategi för klimat och energi.

Vad gäller frågan om anpassningar till ett föränderligt klimat bemyndigade regeringen den 30 juni 2005 statsrådet Sommestad vid Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet att tillkalla en särskild utredare att kartlägga effekterna av klimatförändringarna och hur samhällets sårbarhet för dessa kan minskas. Delbetänkandet *Översvämningshot – Risker och åtgärder för Mälaren, Hjälmaren och Väneren* (SOU 2006:94) redovisades i november 2006. Slutbetänkandet *Sverige inför klimatförändringarna – hot och möjligheter* (SOU 2007:60) redovisades i oktober 2007. Betänkandena har remissbehandlats. En sammanställning av remissinstansernas synpunkter finns tillgänglig i Miljödepartementet (dnr M2007/4227/Mk) respektive i Försvarsdepartementet (dnr Fö2006/2979/CIV).

En utgångspunkt för den svenska energi- och klimatpolitiken är gemensamma åtgärder inom EU. I januari 2008 presenterade Europeiska kommissionen ett ambitiöst klimat- och energipaket. Sverige var pådrivande både för ambitionsnivåerna och för att en överenskommelse om paketet skulle kunna nås inom EU, vilket också skedde i december 2008. Den svenska energi- och klimatpolitiken drivs i enlighet med det övergripande målet för politiken för global utveckling, nämligen att bidra till en rättvis och hållbar global utveckling.

Med anledning av Europeiska kommissionens förslag till klimat- och energipaket samt klimatberedningens betänkande höll regeringen våren 2008 överläggningar med intressenter i olika sektorer och branscher, såsom arbetsmarknadens organisationer, större företag och ideella organisationer.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lägger regeringen fram en sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat. Målet är Sveriges utsläpp 2020 ska vara 40 % lägre än utsläppen 1990. Målet gäller för de verksamheter som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter. Detta innebär att utsläppen av växthusgaser 2020 ska vara ca 20 miljoner ton koldioxidekvivalenter lägre för den icke handlande sektorn i förhållande till 1990 års nivå. För att nå målet avser regeringen att redan beslutade styrmedel ska kompletteras med utvecklade ekonomiska styrmedel på skatteområdet. Sådana utvecklade ekonomiska styrmedel ska kunna bidra till en minskning av utsläppen med två miljoner ton. Regeringen avser även att tidigt och fullt ut genomföra minskningar i enlighet med åtgärder som beslutats inom EU. Därutöver kommer Sverige, inom ramen för det nationella målet, att genomföra utsläppsminskande åtgärder i andra länder, såsom gröna investeringar i utvecklingsländer och insatser i andra EU-länder.

Det nationella delmålet för 2008–2012 ligger fast. Detta innebär att de svenska utsläppen av växthusgaser under perioden 2008–2012 ska vara minst 4 % lägre än utsläppen 1990. Användningen av fossila bränslen för uppvärmning kommer att avvecklas till 2020, vilket har stor betydelse för bebyggelsens klimatpåverkan. Regeringen avser att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet, bryta fossilberoendet och därigenom minska klimatpåverkan. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. För att nå målen presenterar regeringen tre handlingsplaner för omställningen: för en fossiloberoende fordonsflotta, för ökad energieffektivisering och för främjandet av förnybar energi. Regeringen presenterar vidare i propositionen åtgärder inom skatteområdet och de areella näringarna, lokalt och regionalt samarbete, teknikutveckling, forskning m.m. Regeringen redogör även för behovet av olika nationella åtgärder för att anpassa samhället till ett föränderligt klimat.

Med dessa mål och åtgärder är regeringens inriktning att Sverige 2050 har en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Regeringen föreslår vidare en förändrad innebörd av miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. En kontrollstation genomförs 2015 i syfte att analysera utvecklingen i förhållande till målen liksom kunskapsläget. Kontrollstationen omfattar inte politikens grundläggande inriktning men kan komma att leda till justeringar av styrmedel och instrument.

# Utskottets överväganden

## Utgångspunkter för Sveriges klimatpolitik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om den svenska klimatpolitiken (s, kd, mp), sektorsmål (v, mp), utsläpp av narkosgaser (mp), kontroll av målpuppfyllelse (mp) och ökade medel till klimatåtgärder (v).

Jämför reservationerna 1 (s, v, mp), 2 (s, v, mp) och 3 (v).

### *Inledning*

Inledningsvis vill utskottet redovisa de mer betydelsefulla satsningar som genomförts eller aviserats inom klimatområdet.

Beträffande transportsektorn har staten under de senaste åren satsat mellan 120 och 170 miljoner kronor per år på forskning och utveckling av biodrivmedel. I budgetpropositionen för 2009 satsades ytterligare 875 miljoner kronor för kommande treårsperiod. Dessa medel ska användas till demoanläggningar för andra generationens biodrivmedel. Vidare är el- och hybridfordonsteknik ett av de prioriterade områdena inom den svenska satsningen på ca 450 miljoner kronor per år inom fordonsforskning, förutsatt motsvarande medfinansiering från näringslivet. För 2006–2007 avsattes 150 miljoner kronor i statligt stöd till främjande av distribution av förnybara drivmedel. Till och med januari 2009 har sammanlagt 70 miljoner kronor beviljats i bidrag till ca 60 tankställen för biogas. Regeringen har även uppdragit åt Konsumentverket att senast den 31 mars 2009 betala ut bidrag om totalt 30 miljoner kronor för att öka tillgängligheten till service i gles- och landsbygder. Bidraget ska i första hand riktas mot att stärka tillgången till drivmedel.

Även inom andra sektorer kan vissa satsningar lyftas fram. I budgetpropositionen för 2009 har 3 miljoner kronor per år anvisats under perioden 2009–2011 för att stärka Livsmedelsverkets samordnande och pådrivande roll för livsmedelskedjans klimatpåverkan. Inom ramen för satsningen på hållbara städer har det avsatts 140 miljoner kronor för 2009 och ytterligare 200 miljoner kronor kommer att avsättas för 2010. Stödet kan ges till företag och kommuner för åtgärder som bidrar till skapandet av attraktiva och hållbara stadsmiljöer med minskad klimatpåverkan. Vidare har i budgetpropositionen för 2009 aviserats stöd på 100 miljoner kronor för att stimulera användningen av energitekniker som är gynnsamma i ett klimatperspektiv men som inte är kommersiellt konkurrenskraftiga i jämförelse med på marknaden etablerade tekniker, t.ex. framställning av biogas från organiskt avfall. För 2010 beräknas stödet uppgå till 122 miljoner kronor och för

2011 till 117 miljoner kronor. För att stärka arbetet med miljökrav vid offentlig upphandling har 10,8 miljoner kronor avsatts, och för 2008 och 2009 har motsvarande 6,7 miljoner kronor beräknats för respektive år.

När det gäller anpassning till ett förändrat klimat har regeringen genomfört ett antal åtgärder, varav följande kan nämnas. Länsstyrelserna har fått i uppdrag att samordna arbetet på regional nivå med anpassning till ett förändrat klimat. För detta ändamål har anvisats 25 miljoner kronor per år för perioden 2009–2011. Livsmedelsverket ska få i uppdrag att följa upp hur anpassningen av dricksvattensystemet genomförs och tillsammans med berörda myndigheter och andra aktörer se över skydd och kontrollrutiner för framställningen och distributionen av dricksvatten. Till Livsmedelsverket har därför anslagits 2 miljoner kronor 2009 och 4 miljoner kronor för vardera 2010 och 2011. För en breddad datainsamling, metodutveckling och ett utvidgat uppdrag vad gäller analysverksamheten har till Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) för fortlöpande miljöanalys anslagits 40 miljoner kronor 2009 och 45 miljoner kronor per år 2010 och 2011. Lantmäteriet har fått i uppdrag att ta fram en ny nationell höjddatabas med tätare och noggrannare höjddata. Regeringen har för detta ändamål avsatt 40 miljoner kronor per år under en treårsperiod. Statens geotekniska institut (SGI) har fått i uppdrag att fortsätta att utreda hur den maximala avtappningen genom Göta älv kan ökas och vilka erosions- och skredförebyggande åtgärder som i så fall behövs. För detta har 35 miljoner kronor per år avsatts under en treårsperiod. För att stärka samhällets förmåga att motstå översvämningar, ras och skred har anslaget för förebyggande åtgärder mot jordskred och andra naturolyckor tillförts 20 miljoner kronor 2010 och 2011.

Slutligen konstaterar utskottet att utvecklingssamarbetet är av stor vikt för hur vi gemensamt hanterar klimatförändringarna. Som framgår av propositionen kommer regeringen under 2009–2011 att satsa drygt 4 miljarder kronor på klimat och utveckling i biståndet. Satsningen är en del av ett bredare initiativ på klimatområdet. Totalt kommer ca 7 miljarder kronor att satsas i ett kraftfullt åtgärds paket inom klimat- och energiområdet, varav 4 miljarder inom utvecklingssamarbetet.

### *Sveriges klimatpolitik*

#### **Propositionen**

Regeringen bedömer att klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar och därmed den högst prioriterade miljöfrågan. Sverige visar ledarskap genom en framsynt och kostnadseffektiv klimatpolitik som syftar till att minska utsläppen både nationellt och internationellt. Utsläppen av växthusgaser är en global utmaning som kräver ett globalt svar. Det behövs betydande utsläppsminskningar globalt för att undvika farlig mänsklig påverkan på klimatsystemet och stora kostnader till följd av klimatförändringar.

Klimatpolitikens grund vilar på det bästa i dag tillgängliga vetenskapliga underlaget om vad som behöver göras för att undvika farlig mänsklig påverkan på klimatsystemet och vad detta innebär i termer av utsläpp och konsekvenser för ekosystem och samhälle.

EU:s s.k. tvågradersmål utgör utgångspunkten för de åtgärder som nu behöver vidtas. För att klara detta behöver de globala utsläppen minst halveras till 2050 jämfört med 1990. Den industrialiserade delen av världen behöver minska sina utsläpp med 80–95 %. Utsläppen per capita globalt bedöms behöva minska till 2 ton till 2050 för att ytterligare sjunka under 1 ton vid seklets slut. EU är plattformen för en svensk klimatpolitik som är internationellt samordnad. EU:s handel med utsläppsätter är ett sätt att på marknadsekonomisk grund minska utsläppen effektivt.

Regeringen bedömer att Sverige tar sin del av ansvaret för att begränsa utsläppen till hållbara nivåer. Sverige ska visa ledarskap både genom det vi gör här hemma och i arbetet inom EU och internationellt. Regeringen flyttar därför fram positionerna och höjer ambitionen i klimatpolitiken. Som första industriland kan Sverige formulera mål och en konkret strategi för att bryta beroendet av fossil energi. Genom att driva en framsynt och kostnadseffektiv klimatpolitik bidrar Sverige med sin del för att undvika farlig mänsklig inverkan på klimatsystemet. Visionen är att Sverige 2050 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Detta åstadkoms genom en kraftfull politik som leder till minskade utsläpp i och utanför Sverige. Samtidigt bidrar klimatpolitiken till en hållbar utveckling och teknikspridning. Energisystemet utvecklas mot ökad energieffektivitet, ökad klimathänsyn och ökad andel förnybar energi. Användningen av fossila bränslen i uppvärmningen kommer att avvecklas till 2020. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Insatserna utvecklas i ett nära samarbete med hela samhället, såväl konsumenter som miljöorganisationer, forskare och företag. Omställningen görs möjlig med näringslivets och medborgarnas aktiva deltagande och engagemang.

Kännetecknande för miljöfrågorna de senaste decennierna är skiftet från ett nationellt fokus till ett gränsöverskridande regionalt och globalt perspektiv. Klimatförändringarna måste mötas på global nivå. En verkningsfull global klimatpolitik förutsätter att ansvaret inte begränsas till det nationella territoriet. En viktig åtgärd är gröna investeringar i utvecklingsländer genom flexibla mekanismer eller liknande instrument. Sverige visar därmed att de industrialiserade länderna måste ta ansvar för att sprida ny miljöteknik och ekonomiska styrmedel samt möjliggöra tekniksprång i hela världen. Sverige bör effektivt bidra till att en ny klimatregim lever upp till kraven om en rättvis och hållbar global utveckling. Insatser behövs bl.a. till stöd för kunskap och kapacitetsutveckling i utvecklingsländer som grund för anpassningsåtgärder och utsläppsreduktioner, samtidigt som utvecklingsländernas behov att prioritera fattigdomsbekämpning och en hållbar utveckling beaktas.

Samhällets sårbarhet för klimatförändringar bör ges ökad betydelse vid sidan om utsläppsbegränsande åtgärder. Mål och styrmedel bör utvecklas och åtgärder sättas på plats och följas upp fortlöpande utifrån kunskapen om klimatförändringar och möjligheterna att vidta åtgärder. En kontrollstation genomförs 2015.

## Motionerna

I motion MJ328 (s) framhålls att regeringen bör visa en mer välvillig och betydligt ambitiösare inställning till det nationella klimatarbetet. Enligt motionen bör en ökad satsning ske på bl.a. lokalt och regionalt klimatarbete samt kollektivtrafik. Enligt motion 2007/08: MJ440 (kd) yrkande 5 bör Sverige bli ett föregångsland och utveckla en jämställd och hållbar klimatpolitik med ”miljörättvisanalyser”.

Enligt motion 2007/08: MJ463 (mp) yrkande 4 bör Sverige vara världsledande i klimatpolitiken med mer långtgående klimatmål och innovativa medel, detta för att vinna respekt bland andra länder och lättare kunna påverka dessa.

Enligt motion 2007/08: MJ449 (v) yrkande 4 bör sektorsvisa inriktningsmål och åtgärdsplaner sättas upp. De sektorsvisa inriktningsmålen bör fungera som stöd för sektorernas eget klimatarbete och ge en vision av nödvändiga förändringar inom sektorerna. Även motion 2007/08: MJ467 (mp) yrkandena 2–3 tar upp frågan om sektorsmål och att regeringen vid samma tillfälle bör redovisa trenden och måluppfyllelsen för varje sektorsmål. Enligt motion MJ234 (mp) yrkandena 1–2 bör en utredning tillsättas för att undersöka i vilken omfattning narkosgaser släpps ut från våra sjukhus och för att ta fram förslag på vilka åtgärder som kan vidtas för att minska utsläppen av narkosgaser från sjukhusen.

Enligt motion 2007/08: MJ467 (mp) yrkande 1 bör regeringen den 1 december varje år redovisa för riksdagen bl.a. den sammantagna måluppfyllelsen för minskningen av växthusgasutsläpp i förhållande till gällande klimatmål och prognoser för måluppfyllelse.

Enligt motion MJ18 (v) yrkande 8 bör regeringen i sin statsbudget satsa motsvarande 1 % av BNP på klimatåtgärder.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning vad gäller inriktningen för den svenska klimatpolitiken och föreslår därför att motionerna MJ328 (s) och 2007/08: MJ440 (kd) yrkande 5 lämnas utan vidare åtgärd.

Utskottet delar vidare regeringens uppfattning att Sverige internationellt sett har bedrivit en framgångsrik klimatpolitik. Sverige har kunnat bryta det negativa sambandet mellan ekonomisk tillväxt och utsläpp av växthusgaser. Genom att förena ekonomisk tillväxt med miljöhänsyn kan Sverige vara ett föredöme för många av de utvecklingsländer och snabbt växande ekonomier som eftersträvar en hållbar utveckling. Av propositionen fram-

går att regeringens avsikt är att utveckla Sverige till en förebild för ett modernt klimatanpassat samhälle. Med det anförda bör motion 2007/08: MJ463 (mp) yrkande 4 lämnas utan vidare åtgärd i den mån den inte kan anses tillgodosedd.

Som framgår av propositionen kommer fortsatta begränsningar av utsläppen i Sverige att krävas i alla samhällssektorer. För att uppnå en god ekonomi och för att hushålla med de gemensamma resurserna bör den kombination av åtgärder genomföras som långsiktigt uppnår det önskade målet till lägsta möjliga kostnad, dvs. den mest kostnadseffektiva åtgärdskombinationen. För att det ska vara möjligt att förena höga ambitioner i klimatpolitiken med en god tillväxt är det mycket viktigt att samhällsekonomisk effektivitet beaktas i utformningen av klimatpolitiken. I propositionen redovisas en rad åtgärder och styrmedel för olika sektorer. Däremot föreslås inga särskilda sektorsmål. Exempelvis finns en betydande potential att minska utsläppen i transport- och bostadssektorerna. Utsläppen från transportsektorn har uppvisat en ökande trend även om den ökade inblandningen av etanol i bensin och miljöbilspremien har haft en viss dämpande effekt. En betydligt ökad andel av miljöanpassade fordon och drivmedel krävs för att skapa ett långsiktigt mer hållbart transportsystem. Utsläppen av koldioxid från nya fordon måste minskas avsevärt. Genom att utnyttja olika styrmedel kan denna utveckling stimuleras. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Utsläppen från bebyggelsen har, till skillnad från transportsektorn, uppvisat en minskande trend. Denna positiva trend bör förstärkas, bl.a. genom en satsning på energieffektivisering i bebyggelsen. Användningen av fossila bränslen för uppvärmning kommer att avvecklas till 2020. På energiområdet är regeringens ambition att 50 % av all energi ska vara förnybar samtidigt som energianvändningen ska bli 20 % effektivare till 2020.

När det gäller utsläpp av narkosgaser har utskottet inhämtat att utsläppen av dessa gaser bedöms vara förhållandevis små och att regeringen för närvarande prioriterar åtgärder i andra sektorer för att begränsa klimatpåverkan. Utskottet anser att de åtgärder och styrmedel som redovisas i propositionen är ett effektivt sätt att minska utsläppen i de olika sektorerna. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2007/08: MJ449 (v) yrkande 4, 2007/08: MJ467 (mp) yrkandena 2–3 och MJ234 (mp) yrkandena 1–2.

Beträffande framtida kontroll av utsläppsminskningar i förhållande till uppsatta mål framgår det av propositionen att de åtgärder som redovisas främst tar sikte på 2020 men även ska lägga en god grund för åtgärder som krävs för mer långtgående mål till mitten och slutet av detta århundrade. En kontrollstation genomförs 2015 i syfte att analysera den faktiska utvecklingen av energibalans och kostnader samt klimatpåverkan i förhållande till målen, liksom kunskapsläget vad gäller klimatförändringar. Kontrollstationen gäller inte politikens grundläggande inriktning men kan komma att leda till justeringar av styrmedel och instrument. Med det anförda avstyrks motion 2007/08: MJ467 (mp) yrkande 1.



När det gäller budgetfrågor hänvisar utskottet till budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1). Av denna framgår att utökade resurser behövs för att utveckla Sveriges klimat- och energipolitik. Insatserna kommer att genomföras inom den politik som rör miljö, skogs- och jordbruk samt energiområdena. Regeringen satsar ytterligare 1 miljard kronor inom klimatområdet för perioden 2008 t.o.m. 2010. De nya insatserna omfattar denna period klimatforskning, energieffektivisering, stöd till andra generationens biodrivmedel och till internationellt forskningssamarbete, nationellt nätverk för vindbruk, hållbart uttag av biomassa i jord- och skogsbruk, klimatinvesteringar i andra länder samt ett program för hållbara städer. Utskottet avstyrker motion MJ18 (v) yrkande 8.

## Mål för den svenska klimatpolitiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om mål för den svenska klimatpolitiken till 2020 och Miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* samt avslår motionsyrkanden (s, v, mp) om dessa mål. Vidare avslås motioner om en vision till 2050 (s, v, mp) och en översyn av miljökvalitetsmålet (mp).

Jämför reservationerna 4 (s, v, mp) och 5 (s, v, mp).

### *Mål till 2020*

#### **Propositionen**

Regeringen föreslår att Sveriges utsläpp 2020 ska vara 40 % lägre än utsläppen 1990. Målet gäller för de verksamheter som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter. Detta innebär att utsläppen av växthusgaser 2020 ska vara ca 20 miljoner ton koldioxidekvivalenter lägre för den icke handlande sektorn i förhållande till 1990 års nivå. Minskningen sker genom utsläppsreduktioner i Sverige och i form av investeringar i andra EU-länder eller flexibla mekanismer som CDM (clean development mechanism). Det nationella målet ska ge ett starkt bidrag till en global och övergripande klimatöverenskommelse. För de verksamheter som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter bestäms ambitionen för minskningen av utsläppen gemensamt på EU-nivån inom ramen för handelssystemets regler. Upptag och utsläpp till och från skogsbruk och annan markanvändning bör för närvarande inte inkluderas i det nationella målet för 2020. När resultatet från förhandlingarna om en framtida internationell klimatregim föreligger bör frågan prövas på nytt.

## Motionerna

I motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 1 om mål för utsläppen i Sverige till 2020 framförs att utsläppen i den sektor som inte handlar med utsläppsrätter bör vara 45 % lägre än utsläppen för 1990 under förutsättning att EU, efter en internationell överenskommelse i Köpenhamn i december 2009, lägger ut 30 % utsläppsminskning i den handlande sektorn. Med dessa förutsättningar kommer enligt motionen de totala utsläppen i Sverige att minska med ca 40 %. Om EU i stället lägger ut 20 % i den handlande sektorn, bör målet för den icke handlande sektorn revideras. Målet för den icke handlande sektorn ska genomföras i Sverige och ska inte omfatta åtgärder i andra länder. Upptag och utsläpp till och från skogsbruk och annan markanvändning bör enligt motionen inte inkluderas i det nationella målet för 2020. Synpunkter om klimatmål till 2020 framförs även i motionerna 2007/08: MJ300 (mp) yrkandena 1–3, 2007/08: MJ449 (v) yrkande 2 och 2007/08: MJ463 (mp) yrkande 3.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet anser i likhet med regeringen att det är viktigt att tidigt möta den utmaning som hotet om klimatförändringar utgör. Detta har tidigare konkretiserats genom att man har satt ett nationellt mål med en högre ambitionsnivå än det åtagande som Sverige har enligt EU:s bördefördelning, dvs. en ökning med 4 % mellan 1990 och 2008–2012. Det är nu angeläget att mer konkreta mål för utsläppen av växthusgaser för 2020 utvecklas, både på EU-nivå och nationell nivå, i syfte att ge en vägledning för den framtida klimatpolitikens utformning. Även ambitioner för tiden bortom 2020 behöver konkretiseras. Det är emellertid centralt att motsvarande mål utvecklas även i övriga industriländer liksom att utvecklingsländer med stora koldioxidutsläpp deltar i framtida klimatregimer, som bygger på ett gemensamt men differentierat ansvar utifrån olika förutsättningar. En konkretisering av ambitionen på längre sikt är viktig för att underlätta för olika samhällsaktörers agerande i omställningen mot en mer hållbar utveckling.

Beträffande motionsfrågan om målet ska omfatta åtgärder i andra länder vill utskottet anföra följande. För att uppnå målet att minska utsläppen med 40 % till 2020 för den icke handlande sektorn jämfört med utsläppen 1990 beräknar regeringen att två tredjedelar av dessa minskningar sker i Sverige och en tredjedel i form av investeringar i andra EU-länder eller flexibla mekanismer som CDM. Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att investeringar i utvecklingsländer för minskad klimatpåverkan är centrala för att nå tillräckliga globala utsläppsminskningar. Sveriges trovärdighet i internationella förhandlingar stärks om de projektbaserade mekanismerna ingår i klimatmålet.

Utskottet anser i likhet med regeringen att Sveriges mål för 2020 är strategiskt viktigt som ett led i Sveriges ansvar för att uppnå de långsiktiga ambitionerna att begränsa de globala utsläppen till hållbara nivåer. Sverige har i dag bland de lägsta utsläppen per capita i EU. Regeringens förslag att Sverige ska minska utsläppen med 40 % till 2020 innebär att våra utsläpp med stor sannolikhet kommer att vara de lägsta per capita i EU. Utskottet tillstyrker regeringens förslag om mål för den svenska klimatpolitiken till 2020 och avstyrker med det ovan anförda motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 1, 2007/08:MJ300 (mp) yrkandena 1–3, 2007/08:MJ449 (v) yrkande 2 och 2007/08:MJ463 (mp) yrkande 3.

### *Vision till 2050*

## **Propositionen**

Målet för Sveriges utsläpp till 2050 formuleras utifrån tvågradersmålet och ambitionen att stabilisera koncentrationen av växthusgaser i atmosfären på 400 miljondelar koldioxidekvivalenter (ppmv koldioxidekvivalenter). Visionen är att Sverige 2050 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Genom denna inriktning bidrar Sverige på ett ambitiöst sätt till de globala utsläppsreduktioner som behövs på lång sikt.

## **Motionerna**

Enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 3 bör utsläppen av växthusgaser i Sverige reduceras med 90 % till 2050 i förhållande till 1990. Regeringen väljer att formulera sin vision för 2050 på ett annorlunda sätt. Detta uttrycksätt öppnar för betydande oklarheter. Målet för 2050 bör formuleras med den metod som Klimatberedningen föreslog och ligga på den högre gränsen i beredningens föreslagna intervall, 75–90 %. Frågan om utsläppsnivån 2050 behandlas även i motionerna 2007/08:MJ449 (v) yrkande 3, 2007/08: MJ463 (mp) yrkandena 1–2 och U322 (mp) yrkande 10.

## **Utskottets ställningstagande**

Som framgår av propositionen bör Sverige ta sin del av det globala ansvaret att undvika farlig mänsklig påverkan på klimatet. Vetenskapliga rådet pekar bl.a. på att de globala utsläppen av växthusgaser behöver minska till 5–10 miljarder ton koldioxidekvivalenter per år till slutet av detta sekel. Vetenskapliga rådet pekar även på andra studier som antyder att de globala utsläppen vid seklets slut kan behöva vara negativa under en period. Regeringens vision att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser är noll 2050 visar att Sverige tar ett långtgående ansvar för att nå hållbara utsläppsnivåer.

För att möjliggöra att Sveriges nettoutsläpp 2050 är noll har regeringen pekat ut ett antal långsiktiga prioriteringar, bl.a. följande. Användningen av fossila bränslen för uppvärmning kommer att avvecklas till 2020. Ener-

giefektiviteten i transportsystemet ska stegvis öka, och fossilberoendet ska brytas och därmed minska klimatpåverkan. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Utsläppen i avfallshanteringen fortsätter att minska genom att inga eller relativt få utsläpp från deponier sker till följd av ett deponiförbud för brännbart och organiskt avfall och omhändertagande av metangas. Industrins förbränning och processer som står utanför EU:s handelssystem orsakar i dag ca 4 miljoner ton utsläpp, vilka med hjälp av effektiviseringar och förändrade processer kan minskas. Det bör vara möjligt att minska behovet av kraftfulla fluorerade växthusgaser betydligt inom en inte alltför avlägsen framtid. Bättre gödselhantering och ökad biogasproduktion inom jordbruket bör kunna ge betydelsefulla bidrag. Med rätt skötsel av jord- och skogsbruksmark kan utsläppen från dessa minimeras. Att främja kolsänkor och hindra avskogning är nödvändigt i sammanhanget. Utsläppen från de verksamheter som ingår i utsläppshandelssystemet bör ha minskats avsevärt till 2050. Koldioxidinfångning och lagring är en ny teknik som förväntas ha fått betydande genomslag till 2050 och kan bidra till att avsevärda mängder växthusgaser kan undandras atmosfären från basindustrin. Utsläppen från raffinaderier bör också kunna minska, liksom utsläppen från energiproduktionen och massa- och pappersindustrin. Kärnkraften kommer att vara en viktig del av den svenska elproduktionen under överskådlig tid.

Sammantaget bör det enligt utskottets mening vara fullt möjligt att minska utsläppen så att Sveriges nettoutsläpp i atmosfären 2050 är noll. Utskottet avstyrker därmed motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 3, 2007/08: MJ449 (v) yrkande 3, 2007/08: MJ463 (mp) yrkandena 1–2 och U322 (mp) yrkande 10.

### *Miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan*

#### **Propositionen**

Regeringen föreslår att miljö kvalitetsmålet inte ändras. Miljö kvalitetsmålet föreslås däremot få följande innebörd:

#### *Temperaturmål*

Den globala ökningen av medeltemperaturen begränsas till högst 2 grader Celsius jämfört med den förindustriella nivån. Sverige ska verka internationellt för att det globala arbetet inriktas mot detta mål.

#### *Koncentrationsmål som härleds från temperaturmålet*

Sveriges klimatpolitik utformas så att den bidrar till att koncentrationen av växthusgaser i atmosfären på lång sikt stabiliseras på nivån högst 400 miljondelar koldioxidekvivalenter (ppmv koldioxidekvivalenter).

Möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsmålet är till avgörande del beroende av internationellt samarbete och insatser i alla länder.

## Motionen

Enligt motion 2007/08:MJ449 (v) yrkande 1 bör miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan ändras så att det relaterar till den globala temperaturökningen. Det överordnade målet för klimatpolitiken bör vara att den globala temperaturhöjningen inte ska överstiga 2 grader.

## Utskottets ställningstagande

Det nuvarande av riksdagen fastställda miljökvalitetsmålet innebär att halten av växthusgaser i atmosfären i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ansvar för att det globala målet kan uppnås, se prop. 1997/98:145, bet. 1998/99:MJU6, rskr. 1998/99:183.

Utskottet anser i likhet med regeringen att miljökvalitetsmålet, liksom tidigare, ska utgå från behovet av att begränsa klimatförändringarna och deras effekter, som det uttrycks i FN:s klimatkonvention. Miljökvalitetsmålet som det är uttryckt uppfyller detta krav, men dess innebörd behöver ändras och konkretiseras med vad som avses med att påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet kompletteras därför med ett temperaturmål ur vilket ett koncentrationsmål kan härledas. Temperaturmålet, som ska vara det övergripande målet, är satt utifrån Vetenskapliga rådets bedömning av EU:s temperaturmål. Regeringen anser att det övergripande temperaturmålet ska vara att ökningen av den globala medeltemperaturen begränsas till högst 2 grader Celsius jämfört med den förindustriella nivån och att Sverige ska ta sin del av det globala ansvaret för att ökningen inte blir större. Ett koncentrationsmål kan härledas ur temperaturmålet utifrån nuvarande kunskap om på vilken högsta nivå koncentrationen av växthusgaser i atmosfären på lång sikt bör stabiliseras, för att temperaturmålet ska nås med rimlig sannolikhet. Risken för allvarlig klimatpåverkan minskar ju lägre nivå koncentrationen av växthusgaser i atmosfären stabiliseras på. Enligt Vetenskapliga rådet måste koncentrationen av växthusgaser i atmosfären på lång sikt (år 2150) stabiliseras på en nivå motsvarande 400 ppmv koldioxidekvivalenter eller lägre om den globala temperaturökningen sannolikt ska kunna begränsas till 2 grader Celsius över förindustriell nivå. Det bör noteras att det finns en betydande osäkerhet kring vilken nivå utsläppen behöver stabiliseras på för att temperaturmålet ska kunna nås. För att lägga fast den klimatpolitiska inriktningen och konkretisera det reella behovet av utsläppsminskningar anser regeringen dock att det är viktigt att anta ett koncentrationsmål som leder till att tvågradersmålet sanno-

likt kan uppfyllas. Baserat på dagens kunskapsläge anser regeringen att koncentrationsmålet bör ligga på 400 miljondelar koldioxidekvivalenter (ppmv koldioxidekvivalenter).

Flera vetenskapliga rapporter den senaste tiden går längre i bedömningarna av vad som kommer att krävas för att begränsa klimatförändringarna. Regeringen för en kontinuerlig dialog med vetenskapssamhället och avser att åter sammankalla Vetenskapliga rådet för uppföljning och bedömning bl.a. inför det svenska ordförandeskapet i EU.

Regeringen anser att det är viktigt att det framgår av miljökvalitetsmålet att klimatförändringarna är globala och att Sverige har ett ansvar tillsammans med andra länder för att det globala målet uppnås. Utskottet delar denna uppfattning. Internationellt samarbete och insatser i alla länder är av avgörande betydelse för att uppnå miljökvalitetsmålet.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* och avstyrker med det ovan anförda motion 2007/08: MJ449 (v) yrkande 1 i den mån den inte kan anses tillgodosedd.

### *Översyn av övriga miljökvalitetsmål*

#### **Motionen**

Enligt motion Fö289 (mp) yrkande 15 bör miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö kompletteras med ett delmål för att den totala hårdgjorda ytan i tätort ska minska, och enligt samma motion yrkande 42 bör Naturvårdsverket få i uppdrag att uppdatera miljömålen utifrån klimatförändringarna, både utifrån vilka ytterligare åtgärder som krävs för att nå miljömålen i ett förändrat klimat och utifrån behovet av anpassningsåtgärder.

#### **Utskottets ställningstagande**

Som anges i propositionen kan klimatförändringarna komma att påverka möjligheten att uppnå övriga miljömål. Regeringen avser därför att ge de miljömålsansvariga myndigheterna i uppdrag att, inom ramen för nästa fördjupade utvärdering, se över förutsättningarna att nå de miljömål de ansvarar för i ljuset av ett förändrat klimat dels inom de tidsperioder målen gäller, dels på längre sikt samt att bedöma om målen är relevanta i ett föränderligt klimat. Myndigheterna ska vid behov föreslå förändringar i målformuleringarna och åtgärdsprogrammen. Utskottet anser därmed att motion Fö289 (mp) yrkandena 15 och 42 bör lämnas utan åtgärd i den utsträckning yrkandena inte kan anses tillgodosedda.

# Nationella åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser

## Åtgärdsplaner och styrmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om strategier och åtgärder för att uppnå klimatmålen och minska koldioxidutsläppen (s, v, mp).

Jämför reservation 6 (s, v, mp).

### Propositionen

Enligt regeringens bedömning behöver en samlad åtgärdsplan med åtgärder för att uppnå klimatmålet till 2020 utvecklas. Med denna plan läggs grunden för att nå de långsiktiga klimatpolitiska målen. Planen omfattar utsläppsminskande åtgärder i Sverige och i andra länder. Särskilda handlingsplaner presenteras för att utveckla en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen, energieffektivisering i bebyggelsen och satsningar på förnybar energi. Mål för andelen förnybar energi fastställs, och systemet med elcertifikaten vidareutvecklas. I åtgärdsplanen ingår även åtgärder för att anpassa Sverige till effekterna av klimatförändringarna.

### Motionerna

Enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 11 krävs många typer av styrmedel – informativa, legala såväl som ekonomiska – för att minska utsläppen av växthusgaser. Åtgärder ska vidtas så att utsläppsminskningarna genomförs i jämn takt mot de uppställda målen. Att genomföra en ambitiös klimatpolitik kräver ett brett spektrum av åtgärder inom alla samhällssektorer.

I motion MJ208 (s) framhålls vikten av snabba och kraftfulla åtgärder för att minska koldioxidutsläppen. De pågående klimatförändringarna är vår tids ödesfråga och globala utmaning. Koldioxidutsläppen måste sänkas radikalt, ju förr desto bättre. Det är viktigt att Sverige tar täten i denna utveckling.

### Utskottets ställningstagande

Fortsatta begränsningar av utsläppen i Sverige kommer att krävas i alla samhällssektorer om de långsiktiga målen ska kunna nås. Svensk klimatpolitik baseras på ett brett spektrum av åtgärder, med ekonomiska styrmedel som ett centralt inslag. Koldioxidskatten, som infördes 1991, och energiskatter är betydelsefulla för att begränsa klimatpåverkan på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. De tidigare statliga stöden till miljö- och klimatinvesteringar följs av satsningar på utveckling och kommersialisering.

ing av förnybar energiteknik. Lagstiftning, information, utbildning, offentlig upphandling och miljöledningssystem är andra betydelsefulla verktyg i det svenska klimatarbetet. Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att en samlad åtgärdsplan behövs för att nå de långsiktiga klimatpolitiska målen. I frågan om valet av åtgärder ska den mest kostnadseffektiva åtgärds-kombinationen eftersträvas. För att uppnå en god ekonomi och för att hushålla med de gemensamma resurserna bör den kombination av åtgärder genomföras som långsiktigt uppnår önskat mål till lägsta möjliga kostnad. Med det anförda anser utskottet att motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 11 och MJ208 (s) bör lämnas utan vidare åtgärd.

## Skatteåtgärder

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om koldioxidskatt (s, v, mp), drivmedelsskatter (s, v, mp), fordonsskatter (s, v, mp), kilometerskatt (v), trängselskatt (v, mp), avfallsförbränningsskatt (s, v, mp), förmånsbeskattning och reseavdrag (v, mp), biodrivmedel (kd, c, m), skattefrågor inom yrkesfisket (v), båtskatt m.m. (v) och flygets beskattning (v, mp).

Jämför reservationerna 7 (mp), 8 (s, v, mp), 9 (s, v, mp), 10 (s, v, mp), 11 (s, v, mp), 12 (s, v, mp), 13 (v), 14 (v, mp), 15 (s, v, mp), 16 (v), 17 (v, mp) och 18 (v, mp).

### *Koldioxidskatt och energiskatt – allmänna principer*

#### **Propositionen**

Enligt regeringens bedömning är koldioxidskatt och energiskatt kraftfulla och samhällsekonomiskt effektiva styrmedel som även i fortsättningen bör vara centrala delar av den svenska klimat- och energipolitiken.

#### **Motionen**

I motion MJ18 (v) yrkande 9 begärs att den gröna skatteväxlingen som höjer skatter på både transporter och annat miljöbelastande får fortsätta. En höjning av drivmedelsskatter ger oönskade effekter för dem med låga inkomster och för dem som bor i glesare bygder. Genom en skatteväxling skulle dessa grupper inte drabbas så hårt. Höjningen av drivmedelsskatten ska därför kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie och ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd.



## Utskottets ställningstagande

Sammanfattningsvis delar utskottet regeringens bedömning att koldioxidskatt och energiskatt är kraftfulla och samhällsekonomiskt effektiva styrmedel som även i fortsättningen bör vara centrala delar av den svenska klimat- och energipolitiken. Eftersom det föreligger ett samband mellan låga priser på fossila bränslen, ett utspritt tätortsboende och hög drivmedelskonsumtion per bil och capita kan drivmedelsskatter skapa incitament för en mer energieffektiv utveckling av transportererna. Höga drivmedelspriser ökar efterfrågan på mer bränslesnåla bilar och alternativa transportmedel. Drivmedel beskattas i Sverige med energiskatt, koldioxidskatt och moms. Syftet med höjda drivmedelsskatter är att minska transportererna och gynna energieffektivare fordon.

I likhet med regeringen anser utskottet att det är angeläget att förändringar av beskattningen sker varsamt och stegvis. Härigenom säkerställs att övergångseffekterna blir rimliga för berörda hushåll och företag. Framtida skattehöjningar på energi- och miljöområdena för företag bör, som regeringen framhåller, balanseras av sänkningar av företagsbeskattningen så att den sammanlagda skatten för företagen inte ökar. På samma sätt bör framtida skattehöjningar för hushåll balanseras av t.ex. sänkt inkomstskatt. Om skatter används som styrmedel innebär det i flertalet fall att behovet av att betala ut stöd för att bidra till att uppnå målen minskar, vilket bedöms leda till ökad samhällsekonomisk effektivitet.

I fråga om de allmänna energiskatteprinciperna och om den gröna skatteväxlingen anför skatteutskottet i sitt yttrande följande. Vid den gångna höstens budgetbehandling ställde sig riksdagen bakom regeringens energipolitik. Utskottet betonade vid budgetbehandlingen att, som regeringen påpekade, Sverige och andra länder står inför stora utmaningar inom klimat- och energiområdet, vilka måste tacklas gemensamt, effektivt och utan dröjsmål. Klimat, energi och miljö är ett av regeringens prioriterade områden inför Sveriges ordförandeskap i EU andra halvåret 2009. Det internationella klimatarbetet går in i en intensiv fas under 2009 inför FN:s klimatkonferens i Köpenhamn i december 2009. Ett nytt globalt klimatavtal måste beslutas senast hösten 2009 för att kunna träda i kraft när Kyotoprotokollets första period löper ut den 31 december 2012. Arbetet med klimatavtalet sammanfaller med Sveriges ordförandeskap i EU, och Sverige kommer då att ha en viktig roll som förhandlingsledare för att föra klimatavtalet i hamn (yttr. 2008/09:SkU1y). Utskottet, som delar regeringens bedömning, har tidigare understrukit att koldioxidskatten är ett mycket viktigt redskap för att minska användningen av fossila bränslen och därigenom koldioxidutsläppen (yttr. 2008/09:SkU1y). Koldioxidskatten och energiskatten bör enligt skatteutskottet även fortsättningsvis vara centrala delar av den svenska klimat- och energipolitiken. Skatterna kan emellertid, som skatteutskottet också tidigare anfört, behöva kompletteras med andra styrmedel för att åstadkomma en effektiv miljöstyrning.

Vid 2007 års budgetbehandling ställde sig riksdagen, på skatteutskottets förslag, bakom regeringens energipolitik, som bl.a. innebar att den gröna skatteväxlingen avbröts. Anledningen till att den gröna skatteväxlingen avbröts var att denna politik inneburit välfärdsförluster men endast mycket begränsade miljövinster. Skatteutskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker den berörda motionen.

Miljö- och jordbruksutskottet ansluter sig till skatteutskottets bedömning och avstyrker därmed motion MJ18 (v) yrkande 9.

### *Framtida utveckling av koldioxidskatten*

#### **Motionen**

I motion MJ19 (mp) yrkande 14 begärs att koldioxidskatten på fossil energi ökas i den takt som behövs för att nå klimatmålen. De myndigheter som har att övervaka klimatmålen bör ges ett uppdrag att löpande årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå klimatmålen och föreslå justeringar i nivån och eventuellt nya åtgärder om målen inte ser ut att nås.

#### **Utskottets ställningstagande**

Som anförs i propositionen bör nivån på koldioxidskatten, utöver den årliga justeringen enligt konsumentprisindex, framöver anpassas i den omfattning och takt som tillsammans med övriga förändringar av de ekonomiska styrmedlen ger en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser utanför den handlande sektorn med 2 miljoner ton till 2020.

Skatteutskottet anför i sitt yttrande att utskottet vid behandlingen av 2008 års allmänna motioner avstyrkt liknande motionsyrkanden (bet. 2008/09:SKU26). Utskottet har då anfört att regeringens arbete med kommande klimatpropositioner borde avvaktas. Enligt utskottets uppfattning innebär den politik som regeringen nu redovisar att frågan om anpassning av koldioxidskatten på fossil energi är uppmärksammat. Med det anförda föreslår miljö- och jordbruksutskottet att motion MJ19 (mp) yrkande 14 lämnas utan vidare åtgärd.

### *Koldioxidskatt för uppvärmning bl.a. inom jordbruk och skogsbruk samt återbetalning av koldioxidskatt*

#### **Motionen**

I motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 27 begärs att koldioxidskatten på bränslen som förbrukas för uppvärmning inom industrin utanför den handlande sektorn samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ska höjas från 21 till 60 % av den generella koldioxidskattenivån 2015. Höjningen av energiskatten på diesel ska även omfatta diesel som används i

arbetsmaskiner i jord- och skogsbruksföretag. Vidare anføres att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna erhålla stöd motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatten.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till den bedömning som redovisas i propositionen att koldioxidskatten på bränslen som förbrukas för uppvärmning inom industrin utanför den handlande sektorn samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bör höjas från 21 till 60 % av den generella koldioxidskattenivån 2015. Ett första steg, till 30 %, bör tas redan 2011.

Nästan all energiintensiv industri omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Energikostnadernas andel av de totala kostnaderna för företag utanför handelssystemet är generellt låg, med undantag för framför allt växthusnäringen.

I sitt yttrande instämmer skatteutskottet i regeringens bedömning att en högre koldioxidskatt än i dag kan tas ut utanför handelssystemet, utan att det i någon större utsträckning medför att utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser flyttar på ett sådant sätt att de globala utsläppen inte minskar. Skatteutskottet avstyrker motionen i denna del, eftersom frågan redan är uppmärksammas av regeringen vad gäller höjningen av koldioxidskatten.

Beträffande återbetalning av viss koldioxidskatt delar skatteutskottet regeringens bedömning att återbetalningen av koldioxidskatten för diesel i jordbruks- och skogsbruksmaskiner med 2,38 kr per liter bör sänkas till 2,20 kr 2011, 1,70 kr 2013 och 90 öre 2015 samt att det första steget av sänkningen bör träda i kraft den 1 januari 2011. Genom dessa åtgärder ges jordbrukets och skogsbrukets företag ett ökat incitament att genomföra olika åtgärder som påskyndar omställningen till ett mer hållbart samhälle. Beträffande ändringar av energi- och koldioxidbeskattningen för bl.a. jordbruket och skogsbruket har skatteutskottet i samband med behandlingen av budgeten för 2008 uttalat att det är viktigt att beakta att konkurrensförutsättningarna för svenska företag inte därmed försämras (yttr. 2008/09: SkU1y). Skatteutskottet fann mot den bakgrunden att de då föreslagna förändringarna av återbetalningen av energi- och koldioxidskatten till jord-, skogs- och vattenbruket var adekvat utformade. Skatteutskottet står nu fast vid att det fortfarande är angeläget att näringen som helhet på lämpligt sätt kompenseras för de nu angivna förändringarna.

Miljö- och jordbruksutskottet, som delar skatteutskottets bedömning, avstyrker motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 27.

### *Samordningen mellan ekonomiska styrmedel för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter*

#### **Motionerna**

Enligt motion MJ18 (v) yrkande 4 bör koldioxidskatten för den industri som ingår i den handlande sektorn behållas tills det blir tydligt att handelssystemet leder till önskade utsläppsminskningar. Systemet för handel med utsläppsrätter ska vara det viktigaste verktyget för att minska utsläppen av växthusgaser inom EU. Om inte handelssystemet leder till önskade utsläppsminskningar ska klimatskatter för de sektorer som ingår i handelssystemet kunna behållas i Sverige och i de stater som så önskar.

I motion 2007/08: MJ300 (mp) yrkande 4 framförs att dubbla styrmedel är motiverade både för att klara dubbla mål och för att säkra att dessa mål nås. Koldioxidskatten kan kvarstå för verksamheter som ingår i den handlande sektorn. Motionärerna anser att utsläppshandeln inte är ett nollsummespel, där en ökning av utsläppen på ett ställe leder till motsvarande minskning någon annanstans. Många olika styrmedel kan därför användas för att uppnå målen.

#### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar regeringens bedömning att koldioxidskatten bör slopas för bränsle som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utskottet instämmer även i att koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet bör sänkas till 7 % av den generella koldioxidskattenivån. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Nuvarande nivå om 94 % koldioxidskatt för övriga värmeanläggningar inom handelssystemet bör inte ändras. Vidare bör den skattesänkning för industrianläggningar inom handelssystemet som aviserades i budgetpropositionen för 2008 genomföras först den 1 januari 2011.

Vad gäller koldioxidbeskattningen av bränslen inom handelssystemet vill utskottet anföra följande. Denna typ av beskattning har i ett första steg sänkts fr.o.m. den 1 juli 2008 (prop. 2007/08:21, bet. 2007/08:SkU27, rskr. 2007/08:238). Regeringen har i budgetpropositionen för 2008 aviserat att ett andra steg av skattesänkningar för anläggningar inom handelssystemet bör genomföras den 1 januari 2010 (prop. 2007/08:1 finansplan m.m. avsnitt 5.6.3 s. 121 f.). Detta andra steg skulle innebära att koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i industri- och kraftvärmeanläggningar som omfattas av handelssystemet skulle tas ut med belopp som motsvarar ca 7 % av 2008 års koldioxidskattenivå, varigenom EU:s minimiskattenivåer skulle iakttas. Även övriga värmeanläggningar inom handelssystemet skulle ges en motsvarande ökning av nedsättningen, uttryckt i procentenheter. Detta skulle med dagens skatteregler innebära att koldioxidskattebelastningen för dessa anläggningar skulle motsvara 86 % av 2008 års

koldioxidskattenivå. Regeringen anser dock att det rådande konjunkturläget innebär att ändringar av energi- och koldioxidbeskattningen bör genomföras först 2011. Utskottet delar regeringens uppfattning att det tidigare aviserade andra steget av skattesänkningarna inte bör genomföras 2010. Medlen från denna åtgärd ingår under 2010 i finansieringen av det program för energieffektivisering som regeringen föreslår i den energipolitiska propositionen (prop. 2008/09:163). 300 miljoner kronor avsätts för detta program i fem år och finansieras inom ramen för energibeskattningen.

Skatteutskottet anför i sitt yttrande att utskottet vid behandlingen av 2008 års allmänna motioner har avstyrkt ett yrkande om att klimatskatter ska behållas tills EU:s handelssystem med utsläppsrätter minst kan garantera nivån på de utsläppsminskningar som dessa skatter bidrar till (bet. 2008/09:SkU26). Skatteutskottet fann vid det tillfället inte att det fanns skäl att ställa sig bakom ett sådant tillkännagivande och vidhåller nu i yttrandet över denna proposition sitt tidigare ställningstagande. Vidare anför utskottet i sitt yttrande att utsläppen av växthusgaser från anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter regleras på EU-nivå genom handelssystemet och därför i princip inte bör vara föremål för ytterligare nationella styrmedel avseende koldioxidutsläpp, som t.ex. koldioxidskatt.

Mot bakgrund av det anförda, och i överensstämmelse med skatteutskottets ställningstagande, avstyrker miljö- och jordbruksutskottet motionerna MJ18 (v) yrkande 4 och 2007/08:MJ300 (mp) yrkande 4.

### *Energiskatt på diesel*

#### **Motionerna**

I motion MJ18 (v) yrkande 16 (delvis) begärs att skatten på bensin och diesel höjs med 75 öre under tre år. Vidare begärs även att höjningen av drivmedelsskatten ska kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (i snitt 700 kr högre skatt för en bil) och riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd samt att drivmedelsskatterna ska följa utvecklingen av BNP.

#### **Utskottets ställningstagande**

Sammanfattningsvis anser utskottet i likhet med vad som anförs i propositionen att energiskatten på diesel bör höjas i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. En första höjning med 20 öre bör ske den 1 januari 2011 och en andra höjning med 20 öre den 1 januari 2013.

De skäl som anges till varför energiskatten bör tas ut efter energiinnehåll anser utskottet också är giltiga för energiskatten på drivmedel. Beräknat efter energiinnehåll är skillnaden mellan skatten på diesel och den på bensin dock väsentligt större än vad som gäller förhållandet mellan olika uppvärmningsbränslen. Om omläggningen ska göras budgetneutral, kom-

mer det att innebära att skatten på bensin sänks med 77 öre per liter i 2009 års penningvärde. Utskottet delar regeringens uppfattning att detta inte är en önskvärd effekt. Om energiskatten bestäms utifrån dagens skatt på bensin skulle det å andra sidan betyda att skatten på diesel måste höjas med drygt 2 kr per liter, vilket inte heller är rimligt. Med en sådan skattehöjning skulle incitamenten för den tunga trafiken att tanka diesel i länder med lägre skatt, s.k. ekonomitankning, bli betydande.

I likhet med regeringen anser utskottet att det för närvarande inte är möjligt att lägga om beskattningen av drivmedel till en energiskatt efter energiinnehåll. På sikt är det dock önskvärt att utvecklingen går i den riktningen. Som ett första steg bör energiskatten på diesel höjas med 20 öre per liter den 1 januari 2011 och som ett andra steg med ytterligare 20 öre per liter den 1 januari 2013. En höjd energiskatt på diesel bör också leda till sänkningar av fordonsskatten. Detta ligger i linje med vad regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2008. Där framhålls att en styrning av bränsleförbrukningen via skatten på drivmedel är att föredra framför en styrning via fordonsskatten, eftersom fordonsskatten är oberoende av körsträckan. Det första steget av ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011.

Av skatteutskottets yttrande framgår att energiskatten på diesel i miljöklass 1 och 2 höjdes den 1 januari 2008 med 20 öre per liter. Sedan 1994 sker även en årlig uppräknings av energi- och koldioxidskattesatserna efter prisutvecklingen. Skatteutskottet instämmer i regeringens bedömning angående en höjd energiskatt på diesel. Skatteutskottet har i samband med budgetbehandlingen för 2009 avstyrkt motionsyrkanden om att skatten på diesel höjs med 20 öre 2009 och ytterligare 20 öre 2010, samtidigt som fordonsskatten sänks (yttr. 2008/09:SkU1y). Skatteutskottet uttalade i samband med detta att man ser positivt på regeringens arbete med att utveckla effektiva ekonomiska styrmedel för att nå miljö- och klimatmålen, och utskottet ville avvakta resultatet av regeringens arbete.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker miljö- och jordbruksutskottet motion MJ18 (v) yrkande 16 i denna del.

*Beskattnings av fordon m.m.*

### **Motionen**

I motion MJ18 (v) yrkande 16 delvis begärs att fordonsskatten görs mer koldioxidbaserad, att det införs en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar och att nya bilar påläggs en försäljningsskatt som är koldioxidrelaterad.

### **Utskottets ställningstagande**

Regeringens, i propositionen redovisade, bedömning att koldioxidbeloppet i den koldioxidbaserade fordonsskatten bör öka från 15 till 20 kr delas av utskottet. Gränsen för när den koldioxidrelaterade skatten tas ut bör höjas

till 120 gram koldioxid per kilometer. Den s.k. bränslefaktorn för dieslbilar bör sänkas till 2,55. Vidare bör miljöfaktorn för dieslbilar tas bort och ersättas med ett miljötillägg på 500 kr för bilar som har tagits i bruk före den 1 januari 2008 och 250 kr för övriga dieslbilar i det koldioxidbaserade systemet. Dessa ändringar föranleder också justeringar av det viktbaserade systemet. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Vidare anser utskottet i likhet med regeringen att bränslefaktorn bör sänkas ytterligare, från 2,55 till 2,4 den 1 januari 2013 som en följd av att energiskatten på diesel då höjs med 20 öre per liter.

Därutöver vill utskottet anföra följande. Den nuvarande energiskatten är lägre för diesel än för bensin, vilket motiverar en högre fordonsskatt för dieseldrivna bilar än för bensindrivna bilar. Så länge energiskatten på dieselbränsle är lägre än energiskatten på bensin bör fordonsskatten beakta detta. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i de olika viktintervallen är högre för dieseldrivna personbilar. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det bränslefaktorn som reglerar detta förhållande. Bränslefaktorn uppgår till 3,0 när denna inte ingår som en del av den nedan angivna miljö- och bränslefaktorn.

Eftersom energiskatten på diesel bör höjas med sammanlagt 40 öre per liter utan att någon motsvarande höjning görs av energiskatten på bensin bör skillnaden i fordonsskatten mellan bensin- och dieseldrivna personbilar minskas i motsvarande mån. Som regeringen anför bör fordonsskatten kalibreras efter den årliga fordonsskatten för en tydieselbil som kör en genomsnittlig körsträcka. Den högre fordonsskatten bör för denna typbil beakta den, relativt bensin, lägre energiskatten.

För dieseldrivna personbilar som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten finns det även en miljöfaktor som höjer skatten. Denna finns för att kompensera att avgaskraven för dieseldrivna personbilar är mindre stränga än för bensindrivna personbilar vad gäller bl.a. kväveoxider och att dessa bilar har högre utsläpp av partiklar. Som redovisas i propositionen höjs skatten för närvarande med 30 % (miljöfaktor 1,3) eller 15 % (miljöfaktor 1,15) av fordonsskattens grundbelopp och koldioxidbelopp. För bilar som tagits i bruk före den 1 januari 2008 tillämpas den högre miljöfaktorn, medan för bilar som tagits i bruk fr.o.m. den 1 januari 2008 tillämpas den lägre miljöfaktorn.

Utskottet delar regeringens uppfattning att miljö- och bränslefaktorerna slår oproportionerligt hårt mot dieseldrivna personbilar, i synnerhet i de högre koldioxidintervallen. I och med att den koldioxidbaserade fordonsskatten räknas upp med en gemensam miljö- och bränslefaktor medför det att skattekostnaden, bl.a. relaterat till kväveoxidutsläpp och partiklar, blir högre ju större koldioxidutsläppen är per kilometer. Avgaskraven – som reglerar andra utsläpp än koldioxid – är desamma för dieseldrivna personbilar upp till 2,5 ton. Miljöfaktorn bör därför göras om till ett fast tillägg. För bilar som tagits i bruk före den 1 januari 2008 bör beloppet vara 500 kr per år, och för bilar som tagits i bruk fr.o.m. den 1 januari 2008

bör beloppet vara 250 kr per år. Eftersom det inte kan anses motiverat att miljötillägget ska skilja sig åt vid samma avgaskrav bör fordonsskatten beakta detta. Ändringen av miljötillägget medför att större dieslbilar inte får oproportionerliga höjningar av fordonsskatten när koldioxidbeloppet i fordonsskatten höjs.

Skatteutskottet har yttrat sig i frågan om fordonsskatter och anför följande. En utgångspunkt för uttaget av den nu gällande fordonsskatten är att den sammanlagda skattebelastningen ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. För att kompensera att skatten på diesel är lägre än skatten på bensin finns ett särskilt påslag i fordonsskatten för dieseldrivna bilar. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i respektive viktintervall är högre för dieseldrivna personbilar. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det den s.k. bränslefaktorn som reglerar detta förhållande. Energiskatten på diesel har höjts fr.o.m. den 1 januari 2008 utan att någon motsvarande höjning gjorts av energiskatten på bensin. Skillnaden i fordonsskatt mellan bensin- och dieseldrivna personbilar har därför minskats genom en sänkning av fordonsskatten för dieslbilar. Skatteutskottet har i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner uttalat att utskottets uppfattning att fordonsskattningen ska vara teknikneutral kvarstår och att en alltför stor skillnad fortfarande finns i fordonsskattningen av bensin- respektive dieseldrivna fordon (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet utgick då liksom tidigare från att regeringen närmare prövar en rimlig nivå för beskattning av dieseldrivna bilar jämfört med bensindrivna fordon. Utskottet kan nu konstatera att det förslag som regeringen lämnat innebär en sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar. Förslaget innebär även att fordonsskatten blir mer koldioxidbaserad än den tidigare gällande fordonsskatten. Skatteutskottet delar regeringens bedömning och avstyrker därmed den berörda motionen, då frågan redan är uppmärksammat av regeringen.

Vad gäller fordonsskatt för äldre bilar påpekas i skatteutskottets yttrande att den ändring av fordonsskattningen som regeringen nu föreslår avser de fordon som i dag omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten, dvs. personbilar som tillverkats 2006 eller senare och personbilar som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Fordonsskatten för personbilar som inte uppfyller nämnda miljöklasser och som tillverkats 2005 eller tidigare samt lastbilar, bussar och husbilar baseras främst på fordonets vikt. Som skatteutskottet tidigare anført (senast ytr. 2008/09:SkU1y) skulle det innebära alltför stora kostnader och alltför stort arbete att uppskatta koldioxidutsläppen för äldre personbilar för att även dessa ska omfattas av det koldioxidbaserade systemet.

Miljö- och jordbruksutskottet avstyrker mot bakgrund av det anförda motion MJ18 (v) yrkande 16 i denna del.



## *Beskattning av biodrivmedel m.m.*

### **Motionerna**

Behovet av stabila villkor för produktion och utveckling av biodrivmedel tas upp i motion N378 (kd, c, m). För att industrin ska våga satsa på ny teknik för förnybar energi krävs inte bara statligt stöd av de slag som propositionen innehåller utan också stabila spelregler och stabila marknadspriser.

I motion MJ18 (v) yrkande 16 delvis anförs att Sverige i EU ska agera för att mervärdesdirektivet (momsen) ändras så att det blir möjligt att sänka momsen på biodrivmedel och att tullavgiften på importerad etanol avskaffas.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser i likhet med regeringen att en satsning på förnybara drivmedel och energieffektivare fordonstekniker, elhybridbilar och elbilar bör vara en central del av den svenska klimatpolitiken. Styrmedel som stimulerar en introduktion av energieffektivare fordon och arbetsmaskiner är viktiga komplement till styrmedel som minskar utsläppen av växthusgaser.

Vad gäller biodrivmedel vill utskottet anföra följande. Biodrivmedel är för närvarande helt befriade från energi- och koldioxidskatter i Sverige. En förlängning av skattebefrielsen, som i dag är det främsta styrmedlet bakom introduktionen av biodrivmedel, aviserades i budgetpropositionen för 2008 som längst t.o.m. utgången av 2013 då kommissionens statsstödsgodkännande av åtgärden löper ut.

Energimyndigheten och Naturvårdsverket anser att en kvotplikt på sikt kan vara ett lämpligare sätt att stimulera in ytterligare volymer biodrivmedel än ett fortsatt skatteundantag. En kvotplikt innebär att en viss andel av försäljningen av drivmedel ska utgöras av biodrivmedel. Kvotplikten kan, enligt myndigheterna, på ett bättre sätt säkerställa att uppsatta mål uppnås och innebär dessutom att de samlade kostnaderna för biodrivmedel blir lägre jämfört med en fortsatt skattebefrielse.

Som framgår av propositionen har regeringen därför givit Statens energimyndighet i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av ett kvotpliktssystem. Syftet med ett kvotpliktssystem skulle vara att påskynda introduktionen av förnybara drivmedel i transportsektorn och att därmed bidra till uppfyllelsen av nationella och europeiska mål för användning av förnybara drivmedel. I uppdraget ingår att analysera om det även med ett kvotpliktssystem finns ett behov av att skattebefria vissa typer av biodrivmedel.

Skatteutskottet anför i sitt yttrande att utskottet i samband med 2009 års budgetbehandling framhöll det angelägna i att de företag som är verksamma på alternativbränslemarknaden får långsiktigt gynnsamma skattevillkor för att kunna utveckla sina verksamheter på så sätt att de skadliga miljö- och klimatteffekterna kan minimeras (yttr. 2008/09:SkU1y).

Skatteutskottet vidhåller denna inställning och ser inte skäl att initiera ett tillkännagivande med den innebörd som efterfrågas i motion N378. Miljö- och jordbruksutskottet har ingen annan åsikt än den av skatteutskottet redovisade och föreslår att motion N378 (kd, c, m) lämnas utan vidare åtgärd.

Vad gäller tullavgift på importerad etanol anför skatteutskottet att den svenska regeringen inte har möjlighet att ensam ändra tulltariffen för varor som importeras från tredjeland. Efter Sveriges inträde i EU regleras frågor om tull av EG-rätten. Beträffande frågan om mervärdesskatt (moms) har skatteutskottet tidigare uttalat att man anser att det över huvud taget inte är lämpligt att använda reducerade mervärdesskatter i syfte att påverka prisbilden för de bränslen som ingår i bl.a. energiskattesystemet (yttr. 2005/06:SkU1y). Miljö- och jordbruksutskottet, som ansluter sig till skatteutskottets bedömning, vill vidare påminna om att Ekofinrådet den 10 mars 2009 träffade en överenskommelse om att medlemsstaterna genom en ändring i mervärdesskattedirektivet (direktiv 2006/112/EG) bör ges möjlighet att permanent tillämpa reducerade mervärdesskatter för vissa varor. Biodrivmedel nämns inte bland dessa. Utskottet avstyrker med det anförda motion MJ18 (v) yrkande 16 i denna del.

### *Fordonsskattebefrielse för miljöbilar*

#### **Motionerna**

I motion MJ16 (s) yrkande 2 om behovet av satsningar på att öka miljöbilsförsäljningen föreslås en förlängd miljöbilspremie året ut. En enhetlig nationell differentierad miljöbilsklassning med tre klasser bör införas och användas i alla regelverk som rör miljöbilar, enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 15.

#### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet ansluter sig till den bedömning som regeringen redovisar i propositionen att nya miljöbilar bör undantas från fordonsskatt under fem år. Ändringen bör träda i kraft den 1 januari 2010 men bör gälla retroaktivt och tillämpas för bilar som tas i bruk fr.o.m. den 1 juli 2009. Vidare bör definitionen av de skattebefriade bilarna skärpas successivt.

Miljöbilspremien gäller t.o.m. den 30 juni 2009. För att fortsätta att stimulera till inköp av miljöbilar anser utskottet, i likhet med regeringen, att dessa bilar bör befrias från fordonsskatt under fem år. Den definition av miljöbilar som i dag används för miljöbilspremien bör också vara den som

ska gälla för de personbilar som inledningsvis ska skattebefrias. Det innebär att t.ex. bensin- och dieseldrivna personbilar som släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning kommer att vara befriade från fordonsskatt.

En skillnad jämfört med miljöbilspremien är att samtliga personbilar omfattas, oavsett vem som är ägare. Miljöbilspremien kan nämligen endast betalas ut till fysiska personer. Av propositionen framgår att miljöbilsdefinitionen bör skärpas successivt framöver så att andelen av de sålda bilar som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant. Därmed stimuleras de miljömässigt bästa bilarna. Detta påskyndar alltså utvecklingen mot miljömässigt allt bättre bilar. De skärpta definitionerna ska dock inte gälla för bilar som redan är skattebefriade, utan denna befrielse gäller ändå i fem år för dem.

Som skatteutskottet framhåller i sitt yttrande gynnar den fordonsskattebefrielse för miljöbilar som regeringen nu föreslår miljövänliga och energieffektiva fordon. Motionerna MJ16 (s) yrkande 2 och MJ17 (s, v, mp) yrkande 15 avstyrks.

### *Fordonsskatt för tunga lastbilar och tunga bussar*

#### **Motionerna**

Enligt motion MJ18 (v) yrkande 15 delvis om åtgärder för en miljöinriktad lokal och regional kollektivtrafik begärs att bussar får sänkt fordonsskatt från 20 000 kr till 1 500 kr.

I motion MJ19 (mp) yrkande 22 begärs att förslaget om att sänka fordonsskatten för tunga lastbilar till EU:s minimiskattenivå ska avslås. Det finns ingen anledning att ta bort fordonsskatten för tunga lastbilar. I dag subventioneras lastbilstransporter genom fri tillgång till vägnätet, till skillnad från järnvägstransporter som har banavgifter, och genom att lastbiltrafiken får fortsätta att växa på klimatets bekostnad genom avsaknad av kilometerskatt.

#### **Utskottets ställningstagande**

Som redovisas i propositionen bör fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar sänkas till EU:s minimiskattenivåer. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011.

Fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar bestäms utifrån fordonets vikt och tas ut med olika belopp beroende på om de uppfyller de avgaskrav som blev obligatoriska den 1 oktober 2006, dvs. miljöklass 2005 eller strängare avgaskrav. Den lägre skattenivån för de lastbilar och bussar som uppfyller dessa avgaskrav har bestämts till de miniminivåer som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

(EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, Celex 31999L0062). Denna skattelättnad upphör dock den 1 oktober 2009 (se prop. 2005/06:167, bet. 2005/06:SkU27, rskr. 2005/06:290).

Som framgår av propositionen bör energiskatten på diesel höjas i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. För att delvis kompensera den tunga trafiken för ökade skattekostnader bör fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar bestämmas till de belopp som motsvarar de miniminivåer som anges i direktiv 1999/62/EG. Genom att tillämpa minimiskatteinivåerna redan från 2011 kommer den tunga trafiken att kompenseras fullt ut för det inledande steget av höjningarna av dieselskatten. Det är först vid det andra steget av dieselskattehöjningarna som det blir en nettoskattehöjning för den tunga trafiken.

Skatteutskottet har tidigare avstyrkt yrkanden om sänkt fordonsskatt för tunga bussar (senast i yttr. 2008/09:SkU1y). Mot bakgrund av den höjning av energiskatten på diesel som regeringen nu aviserar finner emellertid skatteutskottet i sitt yttrande att en sänkning av fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar är motiverad bl.a. med hänsyn till den konkurrenssituation som råder på transportmarknaden. Miljö- och jordbruksutskottet, som ansluter sig till skatteutskottets bedömning, avstyrker motionerna MJ18 (v) yrkande 15 i denna del och MJ19 (mp) yrkande 22.

### *Kilometerskatt*

#### **Motionerna**

Kilometerskatt tas upp i motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 17 och MJ19 (mp) yrkande 13. Enligt dessa bör en kilometerskatt införas för tunga lastbilstransporter i Sverige, men hänsyn bör tas till skogsindustrin som saknar alternativ till transport på väg. En möjlighet att differentiera skatten geografiskt bör utredas.

#### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser i likhet med regeringen att det för närvarande inte är aktuellt att införa en kilometerskatt.

Som framhålls i propositionen bör vägtrafiken i likhet med övriga trafikslag, inklusive den tunga trafiken, i princip betala för de samhällskostnader den orsakar. Trafikens ansvar för kostnader relaterade till koldioxidutsläpp hanteras lämpligast genom koldioxidskatten på drivmedel. Kostnader för andra luftföroreningar och andra kostnader orsakade av vägtrafiken hanteras bäst genom skatteuttag relaterat till användandet av vägnätet. Förutom skatt på drivmedel tas det för närvarande ut fordonsskatt och en tidsbaserad vägavgift för tunga fordon inom ramen för eurovinjettsamarbetet.

En kilometerskatt för tunga fordon har potential att bättre än dagens styrmedel spegla skillnader i externa kostnader som beror på var och när fordonen framförs. Kostnader för utsläpp av lokala luftföroreningar, buller, trängsel och slitage på infrastrukturen lämpar sig att internalisera på detta sätt.

I propositionen framhålls att samhällsvinsten av en kilometerskatt till betydande del består av lägre utsläpp av koldioxid. Enligt regeringens mening är styrning mot minskade utsläpp av koldioxid dock effektivare inom ramen för drivmedelsbeskattningen än genom ett kilometerskatteuttag.

Utskottet delar vidare regeringens uppfattning att det inte heller finns skäl att överväga ett införande av kilometerskatt om samhällsvinsten av en kilometerskatt inte påtagligt överstiger administrationskostnaden för ett sådant skatteuttag.

Skatteutskottet har vid ett flertal tillfällen avstyrkt motionsyrkanden om att införa en kilometerskatt för tunga lastfordon, senast i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet har bl.a. uttalat att näringslivets tillgänglighet och konkurrenskraft på den globala marknaden i hög grad är relaterade till ett väl fungerande transportsystem. I skatteutskottets yttrande framförs att de miljömässiga effekterna av ett kilometerskattesystem därför måste analyseras i relation till framför allt de nordliga regionernas konkurrenskraft och näringsliv. Skatteutskottets slutsats delas av miljö- och jordbruksutskotte, som därmed avstyrker motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 17 och motion MJ19 (mp) yrkande 13.

### *Trängselskatt*

#### **Motionerna**

Enligt motion MJ18 (v) yrkande 16 delvis bör fler kommuner ges möjlighet att införa trängselskatt, och intäkterna från trängselskatt bör framför allt gå till kollektivtrafik. I motion MJ19 (mp) yrkande 17 anförs att trängselavgifter är ett effektivt verktyg som bör användas i alla de större städerna.

#### **Utskottets ställningstagande**

Av skatteutskottets yttrande framgår att utskottet vid behandlingen av 2008 års allmänna motioner avstyrkte ett yrkande om ett tillkännagivande av att de juridiska hinder som föreligger mot att på kommunal nivå införa trängselavgifter bör undanröjas (bet. 2008/09:SkU26). I betänkandet redogjordes för det förslag om trängselskatter som Grundlagsberedningen lämnat i betänkandet *En reformerad grundlag* (SOU 2008:125). Grundlagsberedningen konstaterade i betänkandet att det råder en bred samsyn om att det bör vara möjligt för kommuner att meddela föreskrifter om trängselskatt. Enligt utredningens uppfattning bör därför de konstitutionella hindren för detta tas bort. Skatteutskottet betonade att man såg positivt på det förslag

som lämnats av Grundlagsberedningen och avstyrkte motionen eftersom frågan redan var uppmärksammas av regeringen. Skatteutskottet vidhåller nu i sitt yttrande denna uppfattning och avstyrker berörda motioner.

Miljö- och jordbruksutskottet, som delar skatteutskottets bedömning, avstyrker motionerna MJ18 (v) yrkande 16 och MJ19 (mp) yrkande 17.

### *Skatt på avfallsförbränning*

#### **Motionen**

I motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 13 anförs att skatten på förbränning av avfall tills vidare bör vara kvar i avvaktan på en förutsättningslös och grundlig analys av mål och medelseffektivitet för avfallspolitiken. Regeringen bör initiera en sådan utredning.

#### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser i likhet med vad som anförs i propositionen att skatten på förbränning av hushållsavfall bör slopas. Ändringarna bör träda i kraft den 1 september 2010. Avskaffandet bör finansieras med en höjning av den generella koldioxidskatten med 1 öre per kilo koldioxid. Höjningen bör träda i kraft den 1 januari 2010.

Av propositionen framgår att regeringen i allt väsentligt delar de bedömningar och slutsatser som lagts fram av Askautredningen i betänkandet *Skatt i retur* (SOU 2009:12). Utredningen har haft som uppdrag att förutsättningslöst analysera avfallsförbränningsskatten. Enligt regeringen bör således avfallsförbränningsskatten slopas, eftersom det inte går att belägga att skatten styr mot de mål som motiverade dess införande.

Skatteutskottet framhåller i sitt yttrande att utskottet tidigare har uttryckt att avfallsförbränningsskatten är ett exempel på en skatt som undergräver legitimiteten i skattesystemet. Skatten har inte kunnat konstrueras så att den får några mätbara miljöeffekter, utan den har endast blivit en påлага för hushållen. Skatteutskottet har därför välkomnat åtgärder med inriktning på att slopa avfallsförbränningsskatten (yttr. 2007/08:SkU1y).

Miljö- och jordbruksutskottet föreslår mot bakgrund av det anförda att motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 13 lämnas utan vidare åtgärd.

### *Inkomstskattefrågor, förmånsbeskattning, reseavdrag m.m.*

#### **Motionerna**

I motion MJ18 (v) begärs att förmånsbeskattningen ändras så att den baseras på bilarnas miljöpåverkan, dvs. ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet (yrkande 16,

delvis). Vidare bör kollektivtrafikkort skattebefrias som löneförmån och busstrafiken ges avdragsmöjligheter för ökade drivmedelskostnader. Vidare begärs att ett avståndsbaserat reseavdrag införs (yrkande 15, delvis).

Även i Miljöpartiets motion MJ19 (mp) yrkande 21 krävs att regeringen återkommer med förslag till att förändra regelverket kring reseavdraget så att det blir avståndsbaserat och oberoende av färdmedel.

### Utskottets ställningstagande

Som framhållits i propositionen bör beskattningen av drivmedelsförmånen ses över. I övrigt bör inga åtgärder genomföras på inkomstskatteområdet.

En av hållpunkterna för skattepolitiken är att i det fall skatter väljs som styrmedel ska dessa vara så effektiva som möjligt och beakta andra krav på skattesystemet, såsom kravet att kontant lön och förmåner ska behandlas likvärdigt. Alternativet kontant lön får inte diskrimineras. Förutom denna hållpunkt är ett av de allmänna krav som ställs på skattesystemet – såvitt inte önskemålet att öka den varaktiga sysselsättningen väger tyngre – att skattereglerna ska vara generella, skattebaserna breda och skattesatserna låga. Utskottet delar vidare regeringens uppfattning att inkomstmättet också ska vara rättvisande och heltäckande, eftersom det bl.a. styr pensionsgrundande inkomst, bostadsbidrag och barnomsorgsavgift.

Klimatberedningen har föreslagit ett antal åtgärder på inkomstskatteområdet som ett led i att minska koldioxidutsläppen. Flertalet av dessa åtgärder uppfyller emellertid inte den ovan nämnda hållpunkten för skattepolitiken, eftersom de inte utgör några effektiva ekonomiska styrmedel och dessutom i flera fall leder till att kontant lön diskrimineras jämfört med andra ersättningsformer.

I fråga om Klimatberedningens förslag om en skattefrihet för förmån av kollektivtrafikkort och cykel uppfyller detta inte heller, enligt propositionen, det ovan nämnda allmänna kravet på skattesystemet, bl.a. för att skattebasen skulle bli smalare, vilket leder till betydande offentligfinansiella kostnader. Skattesubventioner genom noll- eller undervärdering av löneförmåner ger vidare större subventioner vid t.ex. 55 än vid 30 % marginalskatt. Som regeringen anför är detta orättvist och ger oönskade fördelningseffekter.

En sådan ändring av avdragsreglerna för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen som Klimatberedningen förordar, dvs. ett avståndsbaserat avdrag, skulle leda till betydande avgränsningsproblem och sannolikt försvåra rörligheten på arbetsmarknaden. Det skulle också leda till en betydande överkompensation för dem som reser långa sträckor till arbetsplatsen med allmänna kommunikationer och försämra möjligheten att bo och arbeta i glesbygd där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade.

Utskottet ser positivt på regeringens avsikt att se över beskattningen av drivmedelsförmånen men anser i likhet med regeringen att de åtgärder som Klimatberedningen i övrigt föreslår på inkomstskatteområdet inte bör genomföras.

I fråga om reseavdrag har skatteutskottet i sitt yttrande anfört följande. Utskottet delar regeringens bedömning. Utskottet har vid ett flertal tillfällen avstyrkt yrkanden om ett färdmedelsneutralt reseavdrag, nyligen i betänkande 2008/09:SkU25. Utskottet vidhåller detta ställningstagande och avstyrker därmed även motionerna MJ18 yrkande 15 (delvis) och MJ19 yrkande 21. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka att cyklar och kollektivtrafikkort ska kunna erhållas som en skattefri löneförmån. Sådana undantag leder till gränsdragnings- och kontrollproblem och kan även kritiseras från fördelningspolitisk synpunkt eftersom det är en levnadskostnad som skattesubventioneras. Möjligheten att få en cykel eller kollektivtrafikkort på sådana förmånliga villkor skulle dessutom bara gälla för dem som har en arbetsgivare. Utskottet avstyrker således motion MJ18 yrkande 15 även i denna del. Beträffande förslaget om avdrag för höjda drivmedelskostnader uppfattar utskottet yrkandet som att motionären vill att busstrafikbolagen ska kunna medges ytterligare avdrag för drivmedelskostnader, utöver vad som i dag kan medges. Utskottet vill inte tillstyrka en sådan förändring.

Av skatteutskottets yttrande framgår beträffande förmånsbeskattningens miljöstyrande effekter att särskilda regler gäller vid värdering av bilförmån om förmånen avser en bil som är utrustad med teknik för drift med elektricitet eller med mer miljöanpassade drivmedel än bensin eller dieselolja. Om nybilspriset för en sådan bil är högre än nybilspriset för närmast jämförbara bil som bygger på konventionell teknik, sätts förmånsvärdet ned till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Reglerna infördes bl.a. för att underlätta introduktionen av miljöbilar på bilmarknaden och på så sätt skapa bättre förutsättningar för att miljöprestandan hos beståndet av förmånsbilar skulle öka (prop. 1999/2000:6, bet. 1999/2000:SkU7). Därefter har en tidsbegränsad möjlighet till ytterligare nedsättning av förmånsvärdet införts för vissa typer av miljöanpassade förmånsbilar. Denna möjlighet har successivt förlängts och gäller numera t.o.m. inkomståret 2011 (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:FiU1). En utvärdering ska genomföras och vara klar före tillämpningsperiodens utgång. Skatteutskottet vill också erinra om att såväl det system för fordonsskatt som gäller sedan oktober 2006 som det som regeringen nu föreslagit stimulerar till att välja bränsleeffektiva fordon. Skatten är enligt både gällande regler och de regler som regeringen nu föreslagit konstruerad på det sättet att det koldioxidbaserade systemet med tiden kommer att omfatta en allt större del av fordonsparken. Mot bakgrund av det anförda anser skatteutskottet att det inte finns anledning att nu överväga någon ändring av regelverket i syfte att ytterligare öka miljöstyrningen på detta område.



Mot bakgrund av det anförda avstyrker miljö- och jordbruksutskottet motionerna MJ18 (v) yrkandena 15 och 16 i dessa delar samt MJ19 (mp) yrkande 21.

*Skattefrågor inom yrkesfisket m.m.*

### **Motionerna**

Enligt motion MJ18 (v) anføres att bilaterala avtal bör slutas med andra länder kring Östersjön och Västerhavet i syfte att fasa ut yrkesfiskarnas subventioner i form av skattebefrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt (yrkande 11). Sverige bör även inom EU arbeta för att yrkesfiskarnas subventioner i form av skattebefrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut (yrkande 12). Vidare bör Sverige även i EU arbeta för ändringar av energiskattedirektivet så att subventioner till yrkesfisket i form av skattebefrielse fasas ut.

En begäran att fritidsbåtar ska betala en båtskatt framförs i motion MJ18 (v) yrkande 18 delvis. I samma yrkande begärs att skatten på alkytbensin sänks med 1 kr per liter.

### **Utskottets ställningstagande**

Sammanfattningsvis delar utskottet regeringens i propositionen redovisade bedömning att sjöfarten i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Fortsatta åtgärder krävs för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt.

Bränsle som används för sjötransporter är i dag helt skattebefriat. Möjligheten att införa skatt på drivmedlet begränsas av energiskattedirektivet (direktiv 2003/96/EG). Direktivets huvudregel är skattefrihet för bränsle som används inom gemenskapens farvatten. Medlemsstaterna har emellertid viss valfrihet att inskränka denna skattebefrielse och alltså beskatta bränslet. Vad som alltid måste skattebefrias är internationella transporter och, i den mån inte bilaterala avtal ingåtts mellan länderna, transporter mellan gemenskapens medlemsstater. Vidare har medlemsstaterna valfrihet i fråga om beskattning av bränsle för inrikes sjöfart.

Medlemsstaterna inom EU var tidigare skyldiga att undanta yrkesfiske inom gemenskapens farvatten från punktskatter på bränsle. Sedan den 1 januari 2004 är det emellertid möjligt för varje medlemsstat att avgöra om yrkesfisket i såväl insjöarna som haven även fortsättningsvis ska befrias från energi- och koldioxidskatter. Sverige har behållit denna skattebefrielse. Av Riksrevisionens rapport *Statens insatser för ett hållbart fiske 2008* framgår att den årliga skattebefrielsen för yrkesfisket motsvarar över 200 miljoner kronor per år. Det kan jämföras med den samlade nettovinsten för fisket som uppskattas till drygt 68 miljoner kronor 2006. Ett viktigt mål inom fiskeripolitiken är att anpassa fiskeansträngningen till fiskemöjligheten, dvs. till tilldelad kvot. Skattebefrielsen motverkar detta mål efter-

som den bidrar till att det kostar betydligt mindre än det annars skulle ha gjort för yrkesfiskarna att öka fiskeansträngningen, samtidigt som det inom flera segment vore önskvärt att i stället minska fiskeansträngningen för att nå målen. Marginalkostnaden för exempelvis ett extra tråldrag blir avsevärt lägre än vad den skulle ha varit utan skattebefrielse (RiR 2008:23).

Vad gäller olika stöd till fisket har utskottet erfarit att utöver direktstödet från Europeiska fiskerifonden och liknande nationella stödsystem omfattas näringen av ett antal indirekta stöd. Det viktigaste av dessa är det allmänna undantaget från bränsleskatt. Dessa stödsystem behandlas i Europeiska kommissionens grönbok KOM(2009) 163 *Reform av den gemensamma fiskeripolitiken*. Remisstiden går ut den 31 december 2009.

Skatteutskottet anför i sitt yttrande att utskottet tidigare har avstyrkt motionsyrkanden om skattesubventioner för fartygsbränsle, senast i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner (bet. 2008/09: SkU26). Utskottet framförde då att man har förståelse för det önskvärda i att begränsa fiskarnas skattesubventioner. Emellertid delade utskottet även denna gång (jfr bet. 2007/08:SkU21) regeringens skepsis när det gäller att inkludera sjöfarten i den nationella energibeskattningen. Vidare konstaterade utskottet att regeringen arbetar för att även sjöfarten ska inlemmas i systemet för handel med utsläppsrätter och på sikt även i en ny internationell klimatöverenskommelse. Regeringen har även tagit initiativ till att utveckla ett nytt system med handel av utsläppsrätter för svavel och kväve från sjöfarten. Frågan är således aktualiserad av regeringen. Vidare anförde skatteutskottet att arbete inom EU för en ändring av energiskattedirektivet som innebär att subventionerna till fiskarnas bränsle fasas ut, enligt Finansdepartementet, torde vara utsiktslöst. Skatteutskottet vidhåller sin inställning i yttrandet över den aktuella propositionen.

Beträffande frågan om skatt på fritidsbåtar har skatteutskottet tidigare konstaterat (bet. 2007/08:SkU21) att en båtskatt förutsätter ett båtregister och att varken ett båtregister eller en båtskatt är aktuell. Skatteutskottet vidhåller detta ställningstagande och avstyrker motionen även i denna del. Skatteutskottet avstyrker även yrkandet om att sänka skatten på alkylatbensin.

Miljö- och jordbruksutskottet ansluter sig till skatteutskottets bedömning och avstyrker med det anförda motion MJ18 (v) yrkandena 11, 12 och 18 i denna del.

### *Flygets beskattning och styrmedel*

#### **Motionerna**

Frågan om flygets beskattning internationellt, bilateralt och nationellt tas upp i motion MJ19 (mp) yrkande 18, enligt vilken Sverige bör vara pådrivande för en beskattning av flygbränsle internationellt, både i FN:s klimatförhandlingar och i andra relevanta sammanhang. Ytterligare bilaterala

avtal med andra länder bör successivt utformas, samtidigt som Sverige verkar för en beskattning av flygbränsle på EU-nivå. En nationell klimatskatt baserad på flygets miljö- och klimatpåverkan bör utredas för att så snart som möjligt införs. Även i motion MJ18 (v) yrkande 19 delvis begärs att Sverige kraftfullt agerar för att ICAO minskar sin miljöpåverkan, att beskattning av flygbränsle blir möjlig, att det införs en klimatskatt för utrikesflyget, att Sverige upptar förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle och att det införs en klimatskatt på inrikesflyget genom en schabloniserad startavgift.

### Utskottets ställningstagande

I likhet med regeringen anser utskottet att flyget i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Sverige bör även fortsättningsvis sträva efter att luftfartens utsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim, och internationella, verkningsfulla åtgärder bör eftersträvas.

Flyget kommer fr.o.m. 2012 att ingå i EU:s system för utsläppshandel. Av propositionen framgår att systemets styrande verkan på sikt bör öka ytterligare. På sikt bör hänsyn även tas till andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. Vidare bör i ett första skede klimatpåverkan från kväveoxider begränsas.

Kyotoprotokollets parter har enats om att det tills vidare är inom ramen för den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) som industriländerna bör arbeta för att åstadkomma internationella avtal i syfte att begränsa flygets utsläpp. Utsläpp från utrikes flygtransporter ingår för närvarande inte i ländernas åtagande under Kyotoprotokollet. Sveriges och EU:s målsättning är att utsläppen av växthusgaser från internationell luftfart inkluderas i den internationella klimatregimen efter 2012. Som regeringen anför är en lämplig ordning att en överenskommelse i FN:s klimatkonvention (UNFCCC) sätter ramarna för ett sektorsåtagande för luftfarten och att ICAO får en huvudroll i genomförandet av detta åtagande.

Vad gäller flygets beskattning vill utskottet erinra om att flyget har en speciell rättslig status bland transportslagen. Enligt Chicagokonventionen från 1944, som är det regelverk som tillämpas för internationell civil luftfart, är det förbjudet för parter till konventionen att beskatta flygbränsle som medförs ombord på luftfartyg. Vidare är det mycket svårt för enskilda länder att införa beskattning av flygbränsle för internationell luftfart eftersom detta förbjuds i en mängd bilaterala luftfartsavtal och enligt ICAO:s policy. Policyn är dock under översyn. Allt flygbränsle för kommersiella ändamål är således i dag helt undantaget från svensk energi- och koldioxidbeskattning. Sedan den 1 juli 2008 beskattas emellertid flygbränslet när det används för privata ändamål. På motsvarande sätt som för drivmedel inom sjöfarten lägger energiskattedirektivet (direktiv 2003/96/EG) fast ramarna för medlemsstaternas möjligheter att beskatta flygbränsle. Beskatt-

ning är i viss mån möjligt. Detta gäller för nationell luftfart och för kommersiell luftfart mellan medlemsstaterna, om bilateralt avtal ingåtts om detta.

Sverige och EU har inom ramen för ICAO verkat för att åtgärder ska vidtas i syfte att begränsa flygets utsläpp. Ministerrådet har vid åtskilliga tillfällen slagit fast att om ICAO inte förmår enas om åtgärder ska EU gå vidare på egen hand. ICAO har hittills inte kunnat enas om att vidta några konkreta åtgärder. Det är därför osäkert om och när några internationella styrmedel kan vara på plats inom flygområdet om inte en överenskommelse i FN:s klimatkonvention (UNFCCC) sätter ramarna för ett sektorsåtagande för luftfarten. ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007 att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxidskatter eller handelssystem för att begränsa växthusgaserna från flyget och att inte tillämpa ett sådant system för flygbolag från tredjeländ. Europas 42 stater (medlemsstaterna i EU och ECAC) reserverade sig mot detta beslut.

Skatteutskottet anför i sitt yttrande att utskottet delar regeringens bedömning i fråga om flygets kostnader. Utskottet har tidigare avstyrkt motionsyrkanden med liknande innebörd, senast i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner (bet. 2008/09:SKU26). Utskottet konstaterade därvid att arbete pågår med att infoga luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter och ansåg mot den bakgrunden inte att det fanns anledning att utreda införandet av en koldioxidbeskattning av inrikesflyget. Vad gäller yrkanden om att Sverige på EU-nivå ska verka för att få till stånd en beskattning av flygbränsle konstaterar utskottet att detta i nuläget inte är aktuellt med anledning av att flyget kommer att införlivas i handeln med utsläppsrätter. Beträffande yrkanden om att regeringen inom ICAO, som är FN:s organ för civil luftfart, ska göra beskattning av flygbränsle möjlig och därmed verka för att flygtrafiken internationellt ska bekosta sin miljöpåverkan konstaterade utskottet att Sverige genom ICAO verkat för skärpta regler när det gäller buller och utsläpp av luftföroreningar. Skatteutskottet vidhåller sina tidigare ställningstaganden och avstyrker därmed berörda motioner.

Miljö- och jordbruksutskottet, som ansluter sig till skatteutskottets bedömning, avstyrker med det anförda motionerna MJ18 (v) yrkande 19 i denna del och MJ19 (mp) yrkande 18.

## Nationella åtgärder inom transportsektorn

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om drivmedelsfrågor m.m. (s, m, v, mp), sjöfart (s, v, mp), flyg (v, mp), infrastruktur m.m. (s, v, mp) och planeringsfrågor m.m. (s, v, mp).

Jämför reservationerna 19 (s, v, mp), 20 (s, v, mp), 21 (s, v), 22 (s, v, mp), 23 (s, v, mp), 24 (mp), 25 (s, v, mp), 26 (v, mp), 27 (s, v, mp), 28 (mp), 29 (mp), 30 (mp), 31 (s, v, mp), 32 (v, mp) och 33 (v, mp).

### Vägrafik

#### Propositionen

Arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan utvecklas, och 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Betydande insatser krävs i Sverige, inom EU och på internationell nivå. Generellt verkande styrmedel som sätter ett pris på utsläppen av växthusgaser bör utgöra grunden i arbetet. Dessa styrmedel behöver kompletteras med mer riktade styrmedel som ytterligare främjar utvecklingen mot en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen.

#### Motionen

I motion MJ18 (v) yrkande 16 (delvis) föreslås bl.a. följande åtgärder för en miljöinriktad vägrafik. Det bör fr.o.m. 2013 inte få säljas nyproducerade bilar som bara använder sig av fossil drift, utan bilen måste även kunna köras på biodrivmedel eller annat drivsystem, som el. Enligt motionen bör uppförande av pilot- och demoanläggningar för förnybara drivmedel samt forskning om sådana drivmedel stödjas. Även drivmedelsprojekt som inte bygger på biomassa, t.ex. laddhybrider, bör få stöd. Det bör skapas en enhetlig definition av vad som är en miljöbil, och definitionen bör bli mer miljöstyrande. Staten bör bara köpa in miljöbilar. Hastighetsövervakningen bör förstärkas.

#### Utskottets ställningstagande

Utskottet anser i likhet med regeringen att en rad olika åtgärder behöver genomföras om utsläppen av växthusgaser i transportsektorn ska kunna minska. Det finns enligt utskottets mening inte en enskild åtgärd som löser hela problemet. Energieffektiviteten hos fordon och farkoster behöver öka, fossila bränslen ersättas med förnybara drivmedel och energibärare, som el och vätgas, de olika transportslagen utnyttjas och samordnas effektivare och kollektivresandet stimuleras. Det måste också vara attraktivt för resenä-

rer och transportköpare att i större utsträckning välja klimateffektiva alternativ. Samhället som helhet behöver också bli mer transporteffektivt så att de klimateffektiva valen underlättas. Av propositionen framgår att ett betydande arbete för att minska transportsektorns beroende av fossila bränslen redan är inlett och att ett flertal styrmedel också finns på plats. Dessa utgör basen i regeringens program för att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila bränslen 2030.

Angående motionsförslaget om att man inte ska tillåta nyförsäljning av bilar som enbart använder fossila bränslen fr.o.m. 2013 anför trafikutskottet i sitt yttrande att utskottet för sin del inte är berett att förorda en sådan begränsad tidsgräns. I stället välkomnar utskottet regeringens långsiktiga mål som innebär att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Miljö- och jordbruksutskottet ansluter sig till denna bedömning.

Gällande frågan om stöd till forskning m.m. om biodrivmedel vill utskottet anföra följande. Fortsatta satsningar på andra generationens drivmedel är som framgår av propositionen en förutsättning för att Sverige ska kunna behålla den tätposition som vi har när det gäller att utveckla sådana drivmedel. Inom ramen för klimatmiljarden avsattes 150 miljoner kronor för detta ändamål för perioden 2008–2010. Under de senaste åren har staten satsat mellan 120 och 170 miljoner kronor per år på forskning och utveckling av biodrivmedel. I budgetpropositionen för 2009 satsades ytterligare 875 miljoner kronor för kommande treårsperiod. Dessa medel ska användas för demoanläggningar för andra generationens biodrivmedel, men det är upp till Energimyndigheten att besluta om dess mer specifika användning. Den andra generationens drivmedel kan utnyttja lignocellulosa från exempelvis skogsrester, annat organiskt avfall och energiskog. Resursbasen för drivmedelsframställningen blir bredare, och biodrivmedlen kan framställas på ett mer resurs- och energieffektivt sätt än dagens biodrivmedel. Biogas som framställts från organiskt avfall och jordbruksgrödor samt etanol från sockerrör har redan egenskaper som gör att de, när det gäller resurs- och energieffektivitet, delvis är jämförbara med den andra generationens biodrivmedel. Även andra grödor, som är anpassade för odling i tropiska länder, skulle kunna utgöra råvaror för framställning av biodrivmedel med högt energiutbyte.

Regeringen avser enligt propositionen att även fortsättningsvis stödja utvecklingen och utprovningen av den andra generationens biodrivmedel. Mer klimat- och kostnadseffektiv produktion av biodrivmedel är en nyckel för att på ett hållbart sätt uppnå EU:s mål om 10 % förnybar energi till transportsektorn. Sverige ligger i framkant av denna utveckling och har goda möjligheter att utveckla teknik med stor exportpotential. Ett kommersiellt genombrott förutsätter att tekniken kan testas i pilotanläggningar. Regeringen avsätter därför ytterligare 875 miljoner kronor för perioden 2009–2011 för kommersialisering av ny energiteknik, bl.a. demonstrations-

anläggningar för biodrivmedel, och kommer att verka för att minst en anläggning får del av det stöd som avsatts i form av 300 miljoner utsläppsrätter inom ramen för direktivet om handel med utsläppsrätter.

När det gäller laddhybrider eller elbilar har såväl traditionella fordonstillverkare som nystartade bolag aviserat att de kommer att introduceras under de närmaste åren. Förbättrad batteriteknik gör dessa lösningar intressanta. För att bättre förstå om denna utveckling behöver särskild stimulans och i så fall hur, har regeringen gett Energimyndigheten i uppdrag att i samverkan med Energimarknadsinspektionen, Transportstyrelsen och Vägverket lämna ett samlat kunskapsunderlag om marknaden för elbilar och laddhybrider. I uppdraget ingår bl.a. att beskriva teknikläget och den förväntade utvecklingen, tillgänglig marknad med befintlig laddinfrastruktur samt – om det finns behov – även föreslå vilka styrmedel som kan vara lämpliga för att stimulera utbyggnaden av laddinfrastrukturen och introduktionen av elbilar och laddhybrider. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 29 maj 2009. I mars 2008 lanserades ett nytt samarbetsprojekt för att lansera nästa generations miljöbilar (plug-in-hybridprojektet PHEV). Det är ett samarbete mellan Volvo Car Corporation, Vattenfall AB och ETC AB. Projektet genomförs med stöd av Energimyndigheten. Genom projektet kommer plug-in-modeller och laddhybrider från biltillverkarna att tas i bruk, modeller som biltillverkarna inom några år avser att ha tillgängliga på marknaden. Totalt satsas 62 miljoner kronor i projektet, varav Statens energimyndighet bidrar med 20 miljoner kronor. Ett annat projekt handlar om utveckling av en hybridbuss med upp till 35 % lägre bränsleförbrukning, i samarbete med Volvo Bussar. Den totala kostnaden för projektet är 466 miljoner kronor, varav Statens energimyndighet står för 116 miljoner kronor.

Beträffande frågan om miljöbilar gäller miljöbilspremien t.o.m. den 30 juni 2009. För att fortsatt stimulera till inköp av miljöbilar anser utskottet i likhet med regeringen att dessa bilar bör befrias från fordonsskatt under fem år. Den definition av miljöbilar som i dag används för miljöbilspremien, bör också vara den som ska gälla för de personbilar som inledningsvis ska skattebefrias. Befrielsen bör gälla för bilar som tas i bruk fr.o.m. den 1 juli 2009. En skillnad jämfört med miljöbilspremien är att samtliga personbilar omfattas, oavsett vem som är ägare. Miljöbilsdefinitionen bör skärpas successivt framöver så att andelen av de sålda bilarna som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant. De skärpta definitionerna ska dock inte gälla för bilar som redan är skattebefriade.

Som redovisas i propositionen har transportområdet pekats ut som särskilt viktigt vad gäller miljökrav vid offentlig upphandling. Regeringen beslutade i början av 2009 om att ta ytterligare steg mot den klimateffektiva fordonsparken (förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor, SFS 2009:1). Staten ska gå före i omställningen. Från och med den 1 februari 2009 ska statliga myndigheter endast köpa miljöfordon som dessutom uppfyller högt ställda trafiksäker-

hetskrav. När myndigheterna handlar upp taxiresor eller hyrbilar är det också miljöfordon som gäller. Regeringens ambition är att de krav som ställs upp även ska kunna användas av kommuner, landsting, statliga företag och näringslivet. Som regeringen anför är det också viktigt att utnyttja de möjligheter till miljöförbättringar som samarbetet inom EU möjliggör. Sverige har bl.a. verkat aktivt för en hög miljöambition i ett förslag till EG-direktiv om att offentlig upphandling av fordon och kollektivtrafiktjänster ska gynna rena och energieffektiva fordon. Direktivet antogs under 2008 och kommer att medverka till en höjd ambitionsnivå inom EU vid sådan upphandling.

Som framgår av propositionen bör den definition av miljöbilar som i dag används för miljöbilspremien också vara den som ska gälla för de personbilar som inledningsvis ska skattebefrias. Miljöbilsdefinitionen bör skärpas successivt framöver så att andelen av de sålda bilarna som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant. Därmed stimuleras de miljömässigt bästa bilarna. Detta påskyndar alltså utvecklingen mot miljömässigt allt bättre bilar. De skärpta definitionerna ska dock inte gälla för bilar som redan är skattebefriade; denna befrielse gäller ändå i fem år för sådana bilar. Trafikutskottet har i sitt yttrande framhållit det värdefulla i att begreppet miljöbil är tydligt definierat samtidigt som ambitionsnivån höjs.

Beträffande frågan om ökad respekt för hastighetsgränser framgår av propositionen att regeringen i januari 2008 har ändrat reglerna så att det blir möjligt för beslutande myndigheter att använda sig av hastighetsgränser i 10-steg i intervallet 30–120 kilometer i timmen. Skälet är att fler hastighetsgränser medger ett effektivare utnyttjande av vägtransportsystemet. Vägverket bedömer att nya hastighetsgränser kan bidra till att minska antalet döda i vägtrafiken och samtidigt ge positiva bidrag till koldioxidmålet. Regeringen har också i direktiven om nya hastighetsgränser uttryckt att man förutsätter att Vägverket styr förändringsarbetet så att det beräknade utsläppet av koldioxid totalt sett blir lägre eller oförändrat efter förändringen. Även åtgärder som leder till ökad hastighetsefterlevnad bidrar till att minska koldioxidutsläppen. Systemet med automatiska trafikkontroller (ATK) byggs ut successivt. I slutet av 2008 fanns det ca 980 fast etablerade mätplatser samt 25 mobila enheter. Medelhastigheten på övervakade sträckor har i genomsnitt minskat med 5–8 %.

Trafikutskottet anför i sitt yttrande att frågan om en förbättrad hastighetsövervakning är en prioriterad fråga för Vägverket. Under 2009 kommer verket att placera ut 100 nya trafiksäkerhetskameror så att det totalt blir närmare 1 100 kameror i landet. Vidare bör påpekas att det är viktigt för miljön att man kör med en jämn och lugn hastighet och – vilket numera ingår som moment i körkortsutbildningen – att man kör sparsamt och följer de nya differentierade hastighetsgränserna för att bl.a. förbättra trafiksäkerheten.



Trafikutskottet välkomnar i sitt yttrande regeringens redogörelse för ett program för en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen. Miljö- och jordbruksutskottet ansluter sig till detta ställningstagande och avstyrker motion MJ18 (v) 16 i berörda delar.

*Fortsatt introduktion av förnybara drivmedel och utveckling av alternativa tekniker*

### **Propositionen**

En satsning på förnybara drivmedel och mer energieffektiva fordonstekniker, elhybridbilar och elbilar bör vara en central del av den svenska klimatpolitiken. Styrmedel som stimulerar en introduktion av mer energieffektiva fordon och arbetsmaskiner är viktiga komplement till styrmedel som minskar utsläppen av växthusgaser.

### **Motionerna**

Enligt motion MJ19 (mp) yrkande 11 bör ett nationellt mål sättas upp om att minst en biogasmack ska finnas i varje kommun senast 2020. För att målen ska nås behöver ett nationellt biogasprogram tas fram av regeringen. Som en del av programmet bör alla kommuner ta fram en biogasplan för att driva på utbyggnaden av biogasproduktion och distribution i den egna kommunen.

I motion T8 (s) yrkandena 17 och 18 behandlas frågan om vad Sverige bör driva i förhandlingarna om EU:s bindande koldioxidkrav för nya personbilar. Även motion MJ459 (v) yrkande 12 tar upp frågan om utsläppsnormer för nya personbilar. Enligt motion MJ237 (s) bör Sverige inom EU verka för att gränsvärdena sänks för utsläpp av luftförorenande partiklar.

Hållbarhetskriterier för biobränslen är en fråga som tas upp i motion MJ459 (v) yrkandena 13–16. Enligt motionen ska Sverige verka för att EU i direktivet om förnybara energislag antar strikta hållbarhetskriterier för biodrivmedel så att skövling av regnskog hindras (yrkande 13). Sverige bör även agera för att EG-direktivet om förnybara källor utformas till ett minimidirektiv som ger EU:s medlemsländer möjlighet att ställa högre ekologiska och sociala hållbarhetskriterier (yrkande 14). Vidare bör Sverige verka för en internationell certifiering för hållbar odling av bioenergi (yrkande 15). Sverige bör även verka för att alla former av fordonsbränslen certifieras utifrån kriterier om en hållbar produktion. Det kan inte vara rimligt att det ska ställas högre krav på biobränslen än på fossila bränslen (yrkande 16). Samma fråga berörs i motion MJ266 (m) där behovet av en svensk utvärdering och policy för hur olika typer av etanol på den svenska marknaden ska klassas ur miljösynpunkt framhålls. Inom EU pågår en diskussion om certifiering av olika typer av etanol. Sverige bör enligt motionen, i avvaktan på detta, ta fram en policy för hur olika typer av etanol på den svenska marknaden ska klassas ur miljösynpunkt.

Flera motioner tar upp frågan om drivmedelscertifikat. I motion MJ16 (s) yrkande 5 anförs att företag som säljer bensin ska åläggas att producera eller köpa en viss mängd alternativa bränslen i förhållande till den bensin de säljer. Genom att kvoten höjs blir alternativen mer lönsamma att framställa. I motion N430 (s) yrkande 6 anförs att det på sikt bör införas ett system med drivmedelscertifikat för att stimulera produktionen av andra generationens förnybara drivmedel. Även i motion MJ18 (v) yrkande 16 (delvis) framförs att det bör införas ett sådant system.

I motion N440 (mp) yrkande 8 anförs att ett biogassekretariat ska inventera och följa upp potential inom olika branscher avseende lämpliga biogaskällor för drivmedelsproduktion. Enligt yrkande 9 i samman motion bör ett sådant biogassekretariat inventera möjligheterna att öka biogasproduktionen och dess användning för drivmedel vid reningsverk. Enligt yrkande 13 i motionen bör separation av biologiskt nedbrytbart hushållsavfall gynnas, och enligt yrkande 17 bör det skapas incitament för att bilda en stabil marknad för avsättning av biogas. Enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 16 är ett viktigt instrument för att få ned utsläppen av växthusgaser från fordonsparken att minska andelen bilar som är beroende av bensin som drivmedel. För att åstadkomma detta bör ett efterkonverteringsstöd införas för befintlig bilpark. Även i motion MJ16 (s) yrkande 3 framförs ett krav på stöd för efterkonvertering av gamla bilar. Enligt motion MJ18 (v) yrkande 16 (delvis) bör en statlig subvention till bilägare som efterkonverterar sin bensinbil till etanol eller annat biodrivmedel införas.

I motion MJ16 (s) yrkande 4 om att skrotningspremie bör införas anförs att det inte längre finns någon stimulans för att göra sig av med gamla, miljöstörande fordon. Enligt motion MJ18 (v) yrkande 16 (delvis) bör det införas ett pantsystem för uttjänta bilar.

### Utskottets ställningstagande

När det gäller skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och bidrag till tankställen för förnybara drivmedel är sedan våren 2006 alla större tankställen skyldiga att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel enligt lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Lagstiftningen har framför allt inneburit att tillgången på E 85 har ökat kraftigt. Sedan lagen trädde i kraft har antalet tankställen för etanol vuxit från 300 till 1 300. Till 2010 kommer 60 % av alla tankställen att omfattas av kravet. Lagen har kompletterats med ett särskilt riktat bidrag till tankställen för andra förnybara drivmedel än etanol eftersom dessa är dyrare att bygga än tankställen för etanol, se förordningen (2006:1591) om statligt stöd till främjande av distribution av förnybara drivmedel. För 2006–2007 avsattes 150 miljoner kronor, men regeringen har därefter förlängt stödet. Till och med januari 2009 har sammanlagt 70 miljoner kronor beviljats i bidrag till 61 tankställen för biogas. Dessa avser tankställen i 16 län och 48 kommuner, från Ystad i söder till Luleå i norr. Ungefär 86 miljoner kronor

återstår att fördela. Naturvårdsverket gör bedömningen att avsatta medel inte kommer att kunna fördelas. Som framgår av propositionen har regeringen beslutat att förlänga stödet med ett år. Enligt den nya bestämmelsen ska åtgärden ha påbörjats senast den 31 december 2009 och avslutas senast den 31 december 2010. Avsikten med förlängningen är att fortsatt stimulera åtgärder som främjar distribution av förnybara drivmedel.

I budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1 utg.omr. 19) konstaterade regeringen att antalet drivmedelsstationer minskat påtagligt i drygt hälften av länen under de senaste åren och att det finns indikationer på en fortsatt nedläggning och utglesning av servicenätet, vilket påverkar hushåll och företag negativt. Regeringen har därför givit Konsumentverket i uppdrag att senast den 31 mars 2009 betala ut bidrag om totalt 30 miljoner kronor för att öka tillgängligheten till service i gles- och landsbygd. Bidraget ska i första hand riktas mot att stärka tillgången till drivmedel. Det behövs även andra typer av åtgärder för att stärka biogasens konkurrenskraft gentemot fossila fordonsbränslen och andra biodrivmedel.

Regeringens ökade satsning på andra generationens biodrivmedel syftar till att dels bredda råvarubasen för biodrivmedel, dels utveckla mer effektiv framställningsteknik för biodrivmedel. Förhoppningen är att denna satsning även ska komma biogasen till del. Svensk klimatpolitik ska grundas på god samhällsekonomi. Det är därför viktigt att kostnadsutvecklingen är sådan att biogasen på sikt ska klara sig i konkurrensen med andra förnybara drivmedel.

Med det anförda avstyrks motion MJ19 (mp) yrkande 11.

Ett förslag till förordning om bindande utsläppskrav för biltillverkarna på i genomsnitt högst 130 gram koldioxid per kilometer för nya personbilar 2012 presenterades av Europeiska kommissionen i december 2007 (KOM (2007) 856). Utsläppskravet gäller som ett genomsnitt för nya bilar för biltillverkare som är registrerade i EU. Det genomsnittliga kravet på 130 gram koldioxid per kilometer ska nås med hjälp av en gränsvärdeskurva som ger specifika utsläppsmål för varje biltillverkare. Det bindande kravet kommer att beräknas som ett snittvärde för hela fordonsparken i EU och inte som ett takvärde som aldrig får överskridas. Under december 2008 nåddes en överenskommelse om förordningen. Överenskommelsen innebär inga ändringar av kommissionens förslag till lutning på gränsvärdeskurvan. Däremot fasas koldioxidkravet in över tid mellan åren 2012 och 2015. Nivån på sanktionsavgiften blir lägre för de första tre överskridande grammen koldioxid fram till 2018, men för utsläpp över tre gram blir nivån enligt kommissionens ursprungliga förslag.

Vidare innebär överenskommelsen att ett antal lättnader införs i form av superkrediter till bilar med extremt låga utsläpp och en rabatt för ekoinnovation, dvs. miljöteknik som inte omfattas av typgodkännandesystemet, samt särskilda mål för nischbiltillverkare och mindre biltillverkare. Därtill enades man om ett långsiktigt mål på 95 gram koldioxid per kilometer till 2020 samt om ett uppdrag till kommissionen att göra en översyn av detta

mål och av de särskilda målen senast 2013. Överenskommelsen innebär även att flexifuel-bilar, dvs. bilar som kan köras på E 85, ska få en rabatt på koldioxidkravet om 5 %, dock tidsbegränsat t.o.m. 2015. Detta var en fråga som Sverige drev aktivt i förhandlingarna om förordningen.

Ett krav på 130 gram koldioxid per kilometer till 2012 med en successiv skärpning ned till nivån 95 gram koldioxid per kilometer i genomsnitt 2020, beräknas leda till ca 1,2 miljoner ton lägre utsläpp per år i Sverige 2020 jämfört med prognos enligt Klimatberedningen.

Utskottet konstaterar att en överenskommelse om förordningen har träffats. Mot bakgrund av detta avstyrks motionerna T8 (s) yrkandena 17 och 18 samt MJ459 (v) yrkande 12.

Som framgår av propositionen antogs nya avgaskrav för tunga fordon, den s.k. Euro VI-förordningen, i november 2008. De nya gränsvärdena, som träder i kraft 2013, innebär skärpningar för partikel- och kväveoxidutsläppen på 70–80 % jämfört med Euro V-kraven. När väl programmet för partikelmätning har avslutats, som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, kommer förordningen dessutom att kompletteras med ett nytt gränsvärde för partikelantal och om lämpligt med ett värde för tillåten halt kvävedioxid i gränsvärdet för kväveoxider. Vidare innebär den nya förordningen en internationell harmonisering av körcyklerna (WHSC och WHTC), provmetoderna och av OBD-systemet (omborddiagnos). Därtill införs en skyldighet för fordonstillverkarna att tillhandahålla reparationsinformation även till oberoende bilverkstäder samt krav på typgodkännande av reservdelar i systemet för avgasefterbehandling, såsom katalysatorer och dieselpartikelfilter. Sverige har dessutom fått med ett krav på att kommissionen ska utveckla mätmetoder för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från hela tunga fordon.

Utskottet har tidigare behandlat frågan om partiklar (bet. 2007/08: MJU15). Utskottet refererade då till att en översyn nyligen skett av gränsvärden för partiklar i luft i samband med att EU i december 2007 antog ett nytt luftkvalitetsdirektiv. I det nya direktivet ingår reglering av fina partiklar (PM 2,5). Enligt uppgift från Miljödepartementet drev Sverige vid arbetet med direktivet linjen att gränsvärdet för partiklar skulle vara betydligt lägre, men hade ingen framgång med detta. Miljökvalitetsnormer för fina partiklar (PM 2,5) kommer nu att införas i svensk lagstiftning. Vidare nämnde utskottet den ovan nämnda förordningen Euro VI och anförde att de då aktuella motionerna om partiklar i luft skulle lämnas utan vidare åtgärd. Utskottets bedömning kvarstår och därmed avstyrks motion MJ237 (s).

Beträffande hållbarhetskriterier för produktion av biodrivmedel och andra flytande biobränslen vill utskottet anföra följande. I mars 2007 antog Europeiska rådet ett bindande mål om att andelen biodrivmedel ska vara 10 % av all konsumtion av bensin och diesel för transporter i EU senast 2020. Målets bindande karaktär förutsätter bl.a. en hållbar produktion och att andra generationens drivmedel finns tillgängligt. För att skapa förutsätt-

ningar för att bl.a. detta mål ska kunna nås tog Europeiska kommissionen fram ett förslag till direktiv för förnybar energi, KOM(2008) 19. Detta direktivförslag har förhandlats i ministerrådet och parlamentet under 2008. Rådet och parlamentet är överens om direktivets utformning. Europaparlamentet har antagit direktivet och det väntas beslutas av rådet under våren 2009. I direktivet anges bl.a. att andelen energi från förnybara energislag i EU och i respektive medlemsland 2020 ska utgöra minst 10 % av summan av bensin, diesel och biobränslen, som används i landtransporter, samt el som används i transportsektorn.

I direktivet finns förslag om att framställningen av biodrivmedel och andra flytande biobränslen måste uppfylla vissa hållbarhetskriterier för att de ska få räknas av mot målet. Kriterierna omfattar bl.a. biologisk mångfald, markanvändning samt en metod för att beräkna utsläpp av växthusgaser ur ett livscykelperspektiv för biobränslet jämfört med oljealternativet. Biodrivmedel som genererar en minskning av utsläppen med mindre än 35 %, jämfört med oljealternativet, får inte räknas av mot målet. Från 2017 höjs denna nivå till 50 %, och från 2017 krävs också att biodrivmedel producerade i nya anläggningar minskar utsläppen med minst 60 %. Medlemsländerna ska utveckla regelsystem för att se till att kriterierna uppfylls. Bilateral och multilateral avtal samt frivilliga system för hållbarhets- och miljöcertifiering kan, efter att de har godkänts av kommissionen, användas för att säkerställa att kriterierna uppfylls. I direktivet prioriteras utveckling av vissa biodrivmedel på så sätt att biodrivmedel framställda från bl.a. avfall, rest- och biprodukter och lignocellulosa ska få räknas dubbel när målet ska uppfyllas. För att främja elbilar får förnybar el som används i vägtransporter räknas gånger 2,5 när målet ska uppfyllas.

Utskottet har tidigare anfört att den mycket viktiga utvecklingen av förnybara bränslen måste ske på ett sådant sätt att den inte medför oönskade effekter (bet. 2007/08: MJU15). Utskottet anförde i betänkandet att det därför såg mycket positivt på det arbete som pågår inom området certifiering och livscykelanalys av bränslen. När det gäller certifiering på nationell nivå hänvisade utskottet till ett frågesvar där det bl.a. anfördes att det från en handelspolitisk utgångspunkt också är viktigt att dessa system inte skapar onödiga hinder för utvecklingsländer eller små och medelstora företag. En svensk ambition är därför att bidra till att utveckla internationella standarder eller harmonisera nationella standarder, certifiering och märkningsystem på klimatområdet för att undvika nya tekniska handelshinder. I detta sammanhang spelar det arbete som bedrivs inom den internationella standardiseringsorganisationen (ISO) vad gäller standarder för biobränsle stor roll men också t.ex. organisationens arbete med miljömärkning och miljödeklarationer, liksom arbetet med att ta fram riktlinjer för socialt ansvarstagande (svar på fråga 2007/08:763 den 20 februari 2008 om rättvisemärkning av etanol av integrations- och jämställdhetsminister Nyamko Sabuni). Utskottet som vidhåller sin tidigare bedömning avstyrker motionerna MJ459 (v) yrkandena 13–16 och MJ266 (m).

När det gäller frågor om drivmedelscertifikat vill utskottet hänvisa till vad som sägs i propositionen om kvotplikt för biodrivmedel. Biodrivmedel är för närvarande helt befriade från energi- och koldioxidskatter i Sverige. En förlängning av skattebefrielsen, som i dag är det främsta styrmedlet bakom introduktionen av biodrivmedel, aviserades i budgetpropositionen för 2008 som längst t.o.m. utgången av 2013 då kommissionens statsstöds-godkännande av åtgärden löper ut. Energimyndigheten och Naturvårdsverket menar att en kvotplikt på sikt kan vara ett lämpligare sätt att stimulera in ytterligare volymer biodrivmedel än ett fortsatt skatteundantag. En kvotplikt innebär att en viss andel av försäljningen av drivmedel ska utgöras av biodrivmedel. Kvotplikten kan, enligt myndigheterna, på ett bättre sätt säkerställa att uppsatta mål uppnås och innebär dessutom att de samlade kostnaderna för biodrivmedel blir lägre jämfört med en fortsatt skattebefrielse.

Av propositionen framgår att regeringen därför har givit Statens energimyndighet i uppdrag att analysera förutsättningar för och konsekvenser av ett kvotpliktssystem. Syftet med ett kvotpliktssystem skulle vara att påskynda introduktionen av förnybara drivmedel i transportsektorn och att därmed bidra till uppfyllelsen av nationella och europeiska mål för användning av förnybara drivmedel. I uppdraget ingår att analysera om det även med ett kvotpliktssystem finns ett behov av att befria vissa typer av biodrivmedel från skatt.

I avvaktan på resultatet av pågående arbete avstyrks motionerna MJ16 (s) yrkande 5, N430 (s) yrkande 6 och MJ18 (v) yrkande 16 (delvis).

Beträffande frågan om biogas har detta drivmedel, som framgår av propositionen, bäst miljöprestanda, ger störst energiutbyte och kan, om eventuella läckage av metan hålls på en låg nivå, mest effektivt bidra till att sänka utsläppen av koldioxid av de biodrivmedel som används i dag. Samtidigt kräver biogas mer omfattande investeringar i drivmedelsframställning, distribution och i fordon jämfört med övriga alternativ. Bidrag för framställning, uppgradering, tankställen och fordon är ofta förutsättningar för att tekniken ska komma på plats, och biogas, liksom andra biodrivmedel, är befriat från koldioxid- och energiskatt. Som redovisas i propositionen har stödet till klimatinvesteringsprogram, Klimp, använts till utbyggnaden av anläggningar för rötning och uppgradering av biogas. Tidigare har även stöd till lokala investeringsprogram, LIP, gått till satsningar på biogas (ca 300 miljoner kronor). Inom Klimp har hittills cirka en tredjedel (500 miljoner kronor) av bidragsmedlen gått till satsningar på biogas. Dessutom har 70 miljoner kronor från det ovan nämnda bidraget till tankställen för förnybara drivmedel gått till tankställen för biogas. För att återstående potentialer för framställning av biogas från olika typer av organiskt avfall i samhället i form av hushållsavfall, industrins organiska avfall, jordbruksavfall och grödor samt rötgas från avloppsreningsverk ska tas till vara som

drivmedel i transportsektorn krävs fortsatta satsningar. Utskottet anser i likhet med regeringen att satsningar på biogas för fordonsdrift även fortsättningsvis bör utgöra en del av den fortsatta satsningen på biodrivmedel.

Den 12 februari 2009 gav regeringen Formas i uppdrag att utlysa nära 10 miljoner kronor för prioriterade områden för utveckling av ett hållbart uttag av biomassa i jordbruket. Prioriterade områden är bl.a. användningen av restprodukter från jordbruket, som exempelvis gödselbaserad biogas, samt minskad användning av fossil energi vid uttag av biomassa.

Beträffande olika biogaskällor framgår av propositionen att det på många orter finns möjligheter för ökning av rötning av organiskt avfall som kan avsättas till anläggningar för produktion, uppgradering och distribution av biogas från organiskt avfall. Rötning av hushållsavfall och organiskt avfall från industrin liksom uppgradering av rötgas från avloppsreningsverk till transportdrivmedel beräknas vara relativt kostsamma klimatåtgärder. Detta förutsätter dock att framställning och användning av biogas som transportdrivmedel enbart räknas som en åtgärd som syftar till att begränsa klimatpåverkan, utan att värdet av rötning som avfallsbehandlingsmetod vägs in. Om återstående potentialer för framställning av biogas från olika typer av organiskt avfall i samhället i form av hushållsavfall, industrins organiska avfall, jordbruksavfall och grödor samt rötgas från avloppsreningsverk ska tas till vara som drivmedel i transportsektorn krävs att ekonomiska incitament ges. Regeringen har i budgetpropositionen för 2009 aviserat att stöd på 100 miljoner kronor ska ges för att stimulera användningen av energitekniker som är gynnsamma i ett klimatperspektiv, men som inte är kommersiellt konkurrenskraftiga i jämförelse med på marknaden etablerade tekniker. Framställning av biogas från organiskt avfall är ett tydligt exempel på en sådan teknik. För 2010 beräknas stödet uppgå till 122 miljoner kronor och för 2011 till 117 miljoner kronor. Med det anförda avstyrks motion N440 (mp) yrkandena 8 och 9 samt 13 och 17.

Frågorna om efterkonverteringsstöd och skrotningspremier har tidigare behandlats av utskottet. Den 1 juli 2008 infördes bestämmelser i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen i syfte att underlätta efterkonvertering av fordon från drift med bensin eller diesel till drift med ett alternativt bränsle (prop. 2007/08:46, bet. 2007/08:TU4, rskr. 2007/08:144). Riksdagen beslutade den 29 mars 2007 att det dåvarande systemet med skrotningsavgifter och skrotningspremier skulle upphöra och bilskrotningsfonden avvecklas (bet. 2006/07:MJU8, rskr. 2006/07:131). Anledningen till att fonden ska avvecklas är att producenter av bilar fr.o.m. den 1 juni 2007 är skyldiga att kostnadsfritt ta emot uttjänta bilar enligt förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar. Vid behandlingen av regeringens proposition i ämnet konstaterade utskottet att den del av skrotningspremien som ska täcka kostnaderna för skrotning inte behövs när producenten ansvarar för kostnaden. Vidare hänvisades till Stats-

kontorets rapport, Bilskrotningens framtida finansiering, där det anges att det inte går att dra slutsatsen att skrotningspremien varit ett effektivt styrmedel för att hindra att uttjänta bilar överges i naturen.

Vid beredningen av budgetpropositionen för 2009 har utskottet med anledning av då väckta motioner uttalat sig om frågorna om efterkonvertering av bilar och skrotningspremier (bet. 2008/09:MJU1). Utskottet avstyrkte motioner inom dessa områden. Utskottet finner inte nu skäl till annan bedömning och avstyrker motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 16, MJ16 (s) yrkandena 3 och 4 samt MJ18 (v) yrkande 16 i berörda delar.

### *Sjöfart*

#### **Propositionen**

Sjöfarten bör, i högre utsträckning än i dag, bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Fortsatta åtgärder krävs för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt. Sverige bör även agera för att den internationella sjöfarten inkluderas i ett system för utsläppshandel. Vidare bör Sverige verka för att sjöfartens utsläpp av kväveoxider minskar.

#### **Motionerna**

Farledsavgifter bör differentieras enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 21. En överflyttning av gods från väg till sjöfart skulle ge mycket stora klimatvinster även med dagens utsläpp av koldioxid från sjöfarten. För att denna utveckling ska komma till stånd behöver Sjöfartsverkets prissättning när det gäller t.ex. farleds-, fyr- och lotsavgifter ses över. Enligt motion MJ18 (v) yrkande 18 (delvis) bör det göras en översyn av farledsavgifterna med syfte att stärka miljödifferenteringen.

Enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 22 bör strategiska hamnar skyndsamt pekas ut och ges prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar. Detta för att skapa ett nationellt sammanhållet transportsystem där den gröna sjöfarten ges optimala förutsättningar att ta marknadsandelar från godstrafiken på väg. Även i motion MJ18 (v) yrkande 18 (delvis) anges att det bör pekas ut ett antal strategiska hamnar.

Enligt motion MJ18 (v) yrkande 18 (delvis) bör Sverige agera för att det införs regler som kan hindra fartyg utan kväverening att trafikera Östersjön. Vidare bör enligt motionen bl.a. möjligheten att införa kilometerskatt på Östersjön prövas, ett antal strategiska kombiterminaler pekas ut, hamnavgifter miljödifferenteras och Södertälje kanal byggas ut.

Enligt motion MJ19 (mp) yrkande 23 bör en klimatfaktor finnas med som ett grundläggande villkor för att få sjöfartsstöd.



## Utskottets ställningstagande

Kyotoprotokollet undantar utsläpp från internationella transporter från ländernas åtaganden. Sjöfartens luftburna utsläpp regleras i stället genom bilaga VI i den internationella konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (Marpol), som lyder under Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) ansvarsområde. IMO:s miljökommitté utvecklar ett tvingande designindex med syfte att mäta nybyggda fartygs koldioxidutsläpp. Detta index, som förväntas vara färdigutvecklat under 2009, kommer att kunna användas som utgångspunkt för olika ekonomiska styrmedel för att minska sjöfartens klimatpåverkan. Kommittén arbetar också i sammanhanget fram metoder för att fastställa baslinjer för de olika fartygens koldioxidutsläpp. Dessa ska användas för att mäta förbättringar i effektiviteten hos fartyg av olika typ och storlek. Vidare utvecklar IMO ett driftsindex för samtliga fartygstyper som ska kunna användas av enskilda fartyg (fartygsägare) som ”benchmark” för fartygets energieffektivitet. Detta index föreslås till en början bli frivilligt på grund av svårigheterna att få fram enhetliga värden för de olika fartygstyperna. IMO:s framsteg med att utveckla ekonomiska styrmedel för att begränsa utsläppen från sjöfarten har dock varit små.

Inom ramen för klimatkonventionens och Kyotoprotokollets arbete har EU under flera år försökt öka trycket på IMO att vidta åtgärder i syfte att begränsa utsläppen av växthusgaser från sjöfarten. Inom IMO har EU-länderna verkat för att konkreta åtgärder ska vidtas. Motståndet från andra regioner i världen har dock varit stort. I likhet med regeringen anser utskottet att Sverige fortsatt bör verka för att alla sjöfartsutsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim. En lämplig ordning är att en överenskommelse i FN:s klimatkonvention (UNFCCC) sätter ramarna för ett sektorsåtagande för sjöfarten och att IMO får en huvudroll i genomförandet av detta åtagande. En sådan utgångspunkt innebär dessutom att det blir fråga om en internationell reglering, vilket också är regeringens utgångspunkt. Inom IMO bör Sverige verka för att principbeslut fattas och att konkreta åtgärder som begränsar utsläppen presenteras inför klimatkonferensen i Köpenhamn hösten 2009. Det är emellertid – som regeringen anför i propositionen – osäkert när framgång kan nås inom ramen för IMO. Andra åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfarten behöver därför övervägas. En möjlighet är att inkludera sjöfart på Europa i EU:s handelssystem. Ett sådant inkluderande vore önskvärt och något som Sverige bör driva. En förutsättning är dock att systemet omfattar all sjöfart som ankommer till EU:s hamnar i syfte att bibehålla konkurrensneutralitet för den europeiska sjöfarten.

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att sjöfarten i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader för koldioxidutsläpp och att det behövs fortsatta åtgärder för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt.

Trafikutskottet har i sitt yttrande framhållit som en allmän utgångspunkt att sjöfarten är – relativt sett – det minst miljöbelastande och mest energi-effektiva av transportslagen. Under senare tid har insatser gjorts för att ytterligare förbättra sjöfarten i dessa avseenden. Likväl bedömer trafikutskottet att det finns en stor potential för åtgärder såväl av miljöförbättrande slag som för minskad energianvändning. Trafikutskottet anser det viktigt att olika utsläpp för sjöfarten minskas och lyfter särskilt fram den skärpning som skett av miljödifferenteringen i systemet med farledsavgifter som berörs i motion 2008/09:MJ17 yrkande 21. Miljö- och jordbruksutskottet ansluter sig till trafikutskottets bedömning.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 21, MJ18 (v) yrkande 18 i denna del och MJ19 (mp) yrkande 23 bör lämnas utan vidare åtgärd.

Ett särskilt förhållande för sjöfarten är att den i dag i stor utsträckning använder motorer med mycket höga utsläpp av kväveoxider. Kväveoxider gynnar bildningen av marknära ozon, som är en kortlivad växthusgas men har påtagliga effekter på människors hälsa och växtligheten. I det korta perspektivet anses klimateffekten av sjöfartens bidrag till ozonbildningen överstiga dess bidrag genom utsläpp av koldioxid. Därmed är arbetet inom IMO med att skärpa utsläppskraven för kväveoxider och svaveldioxid väsentligt ur klimatsynpunkt. Under 2008 antog IMO:s miljökommitté efter två års förhandlingar skärpta gränsvärden för svavel i bunkerolja. Den maximala halten svavel i fartygsbränsle sänks globalt fr.o.m. 2012 från 4,5 till 3,5 viktprocent. Från och med 2020 får svavelhalten vara högst 0,5 viktprocent. Inom de nuvarande svavelkontrollområdena Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen sänks svavelhalten från 1,5 till 1,0 viktprocent 2010 samt till mycket låga 0,1 viktprocent 2015.

De kraftigt skärpta kraven för svavelhalt väntas leda till ökade bränslepriser på lågsvavliga bränslen på grund av större efterfrågan. Detta leder i sin tur till minskad bränsleanvändning och därmed minskade koldioxidutsläpp från sjöfarten. Parallellt med kraven på sänkta svavelhalter har IMO antagit strängare regler för utsläpp av kväveoxider. Utgångspunkten för det fortsatta arbetet är att utsläppskontrollområdena i norra Europa kommer att inkludera kväveoxider och benämnas kontrollområden för luftburna utsläpp från fartyg. Bland annat ska kväveoxidutsläppen från fartyg i dessa områden minskas med 80 % jämfört med den nivå som gäller för fartygsmotorer installerade under åren 2000–2011. Även minskningen av sjöfartens kväveoxidutsläpp kommer att minska sjöfartens klimatpåverkan. Sverige bör dock driva frågan om strängare internationella krav för fartygsmotorer installerade före 2011 alternativt tillämpa ekonomiska styrmedel för att fasa ut föråldrad teknik. Utskottet, som delar regeringens bedömning att Sverige bör verka för att sjöfartens utsläpp av kväveoxider minskar, avstyrker motion MJ18 (v) yrkande 18 i berörd del.

Som anförts i propositionen är en trafikslagsövergripande ansats central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Ett väl fungerande transportsystem utnyttjar på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt alla trafikslag, både enskilt och i kombination. Klimatberedningen föreslog bl.a. att Sverige skulle verka inom EU för att infrastrukturinvesteringar riktas så att mer gods kan transporteras på järnväg och med fartyg. Korridorer för sådana transporter behöver etableras och viktiga hamnar moderniseras. Arbetet inom EU för att minska även andra hinder för transporter med järnväg och med sjöfart bör också prioriteras. Godstransporterna inom Sverige är starkt koncentrerade till ett antal dominerande godstransportstråk. Sveriges stora handelsberoende tillsammans med det geografiska läget gör att det är nödvändigt att ha ett tydligt internationellt perspektiv när åtgärder som påverkar godstransportsystemet diskuteras. För att ytterligare underlätta för de internationella transporterna samt minska deras miljöpåverkan är det också viktigt att de nationella prioriteringarna leder till bättre samordning mellan trafikslagen och att hänsyn tas till anknytningar till strategiska knutpunkter, såsom godsterminaler och hamnar.

Trafikutskottet hänvisar i sitt yttrande till att utskottet tidigare under riksmötet avstyrkt bl.a. motionsförslag om vikten av att staten pekar ut strategiska hamnar och om olika anslutningar till hamnar för väg- och järnvägstrafik, eftersom det pågår en åtgärdsplanering vid trafikverken och regionerna.

Med det anförda avstyrks motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 22 och MJ18 (v) yrkande 18 i berörd del.

## *Flyg*

### **Propositionen**

Flyget bör, i högre utsträckning än i dag, bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Sverige bör även fortsättningsvis sträva efter att luftfartens utsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim och internationella, verkningfulla åtgärder bör eftersträvas. Flyget kommer fr.o.m. 2012 att ingå i EU:s system för utsläppshandel. Systemets styrande verkan bör på sikt öka ytterligare. På sikt bör hänsyn även tas till andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. I ett första skede bör klimatpåverkan från kväveoxider begränsas.

### **Motionerna**

Enligt motion MJ15 (v, mp) yrkande 3 är det mycket viktigt att Sverige aktivt agerar både i EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012. Även enligt motionerna 2007/08:T412 (v) yrkande 1, MJ459 (v) yrkande 19 och MJ18 (v) yrkande 19 (delvis) bör flyget inkluderas i den internationella klimatkonventionen.

I motion MJ18 (v) yrkande 19 (delvis) anförs också att utsläppstaket bör kvarstå vid Arlanda flygplats och att Bromma flygplats bör läggas ned. I motion MJ19 (mp) yrkande 19 anförs att subventioner till flygplatser och flygtrafik bör fasas ut på de orter där tåget är ett rimligt alternativ och att anslaget för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser bör minska.

### Utskottets ställningstagande

Flyget påverkar klimatet genom sina koldioxidutsläpp, men också genom utsläpp av bl.a. vattenånga på hög höjd. FN:s klimatpanel (IPCC) har bedömt flygets totala påverkan på klimatet till 2–4 gånger påverkan från koldioxid. Det finns emellertid betydande osäkerheter kring hur stor påverkan är. Det internationella flygets utsläpp av växthusgaser har ökat med 45 % under perioden 1990–2005 medan ökningen från inrikesflyget har avstannat. Inrikesflyget möter i dag ökad konkurrens från snabbtåg. För vissa landsändar, främst de utan snabba tågförbindelser, är dock flyget fortsatt det enda realistiska transportslaget för snabba persontransporter.

Kyotoprotokollets parter har enats om att det tills vidare är inom ramen för den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) som industriländerna bör arbeta för att åstadkomma internationella avtal i syfte att begränsa flygets utsläpp. Utsläpp från utrikes flygtransporter ingår för närvarande inte i ländernas åtagande under Kyotoprotokollet. Sveriges och EU:s målsättning är att utsläppen av växthusgaser från internationell luftfart inkluderas i den internationella klimatregimen efter 2012. En lämplig ordning är att en överenskommelse i FN:s klimatkonvention (UNFCCC) sätter ramarna för ett sektorsåtagande för luftfarten och att ICAO får en huvudroll i genomförandet av detta åtagande.

Sverige och EU har, inom ramen för ICAO, verkat för att åtgärder ska vidtas i syfte att begränsa flygets utsläpp. Ministerrådet har vid åtskilliga tillfällen slagit fast att om ICAO inte förmår enas om åtgärder ska EU gå vidare på egen hand. ICAO har hittills inte kunnat enas om att vidta några konkreta åtgärder. Det är därför osäkert om och när några internationella styrmedel kan vara på plats inom flygområdet om inte en överenskommelse i klimatkonventionen sätter ramarna för ett sektorsåtagande för luftfarten. ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007 att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxidskatter och handelssystem för att begränsa växthusgaser från flyget och att inte tillämpa ett sådant system för flygbolag från tredje land. Europas 42 stater (medlemsstaterna i EU och ECAC) reserverade sig mot detta beslut.

En överenskommelse träffades i juli 2008 mellan rådet och Europaparlamentet om att införliva flyget i EU:s utsläppshandelssystem. Flyget omfattas av utsläppshandeln fr.o.m. 2012, och detta gäller såväl flygningar inom EU som till och från EU.

Trafikutskottet har i sitt yttrande anfört bl.a. att Sverige i likhet med övriga länder i världen står inför stora miljöutmaningar inte minst när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser. Utmaningen måste tacklas gemensamt, effektivt och utan dröjsmål. Detta gäller i synnerhet för luftfarten eftersom flyget är en internationell företeelse. Sverige är således i stor utsträckning beroende av ett internationellt regelverk och utvecklingsarbete för att kunna minska de utsläpp som flyget föranleder. Enligt trafikutskottets mening är det därför glädjande att Europeiska unionens råd för rättsliga och inrikes frågor har fattat ett beslut om att inkludera luftfarten i det Europeiska utsläppshandelssystemet (ETS) – ett beslut som den svenska regeringen aktivt har verkat för. Införlivandet kommer att ske fr.o.m. den 1 januari 2012. Mot denna bakgrund anser utskottet att det är positivt att regeringen har presenterat ett förslag för riksdagen som innehåller erforderliga ändringar i det svenska regelverket för att genomföra flygutsläppsdirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartssamfundet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (prop. 2008/09:147). Trafikutskottet framhåller vidare att utvecklingen de senaste åren har gått mot att alltfler kortare flygresor ersatts med tåg. Den utvecklingen antas fortsätta i takt med att regeringens planeringsinriktning – att utveckla järnvägsinfrastrukturen för framtidens behov av resor – förverkligas, med bl.a. en effektiv och kundanpassad järnvägsmarknad. När det gäller flygplatssystemet ställer sig trafikutskottet positivt till att staten ska fastställa ett nationellt basutbud av flygplatser där åtminstone tio flygplatser ingår enligt följande: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund. När det gäller Bromma flygplats anser utskottet att den fyller en viktig funktion i transportsystemet. Trafikutskottet har tidigare godkänt regeringens förslag om att de regionala infrastrukturplanerna även ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser och att det statliga driftsbidraget till icke-statliga flygplatser huvudsakligen ska ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. För luftfarten medför denna effektivisering bl.a. att de regionala trafikslagsövergripande infrastrukturplanerna ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser. Miljö- och jordbruksutskottet ansluter sig till trafikutskottets ståndpunkter. Med det ovan anförda avstyrks motionerna 2007/08: T412 (v) yrkande 1, MJ459 (v) yrkande 19, MJ15 (v, mp) yrkande 3, MJ18 (v) yrkande 19 (delvis) och MJ19 (mp) yrkande 19.

## *Transportinfrastrukturen*

### **Propositionen**

Utvecklingen av transportinfrastrukturen bör inriktas mot att skapa kommunikationer med utgångspunkt i resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat- och miljö kvalitetsmål.

### **Motionerna**

Enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 14 bör bl.a. kapaciteten på järnväg öka med 50 %. Järnväg bör prioriteras före väg. Det är enligt motionsyrkandet viktigt att nationellt samlas kring ett antal strategiska infrastrukturprojekt som är nödvändiga för att klara landets tillväxt- och klimatmål. Riksdagen bör kunna peka ut ett antal särskilt stora och betydelsefulla infrastrukturprojekt som riksintressen. Staten bör också bidra till satsningar i kollektivtrafiken runtom i Sverige.

Enligt motion MJ16 (s) yrkande 1 är det i städer nödvändigt att investera för att få fler att resa kollektivt i större utsträckning än i dag. Satsningarna på tåg och järnväg bör öka, och järnväg bör prioriteras före väg.

Trafikpolitiken ska se till att kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor, enligt motion MJ18 (v) yrkande 15 (delvis). Kollektivtrafiken bör tillföras ökade medel. Det bör genomföras ett försök med klimattaxa i kollektivtrafik. Extra resurser bör satsas på lokal spårtrafik och spårfordon. Det bör genomföras försök med Bus Rapid Transit (BRT), dvs. bussar som färdas i spårliknande system.

Kollektivtrafikvolymen bör fördubblas, enligt motion MJ19 (mp) yrkande 9. Trådbuss är ett bra sätt att öka kollektivtrafikens attraktivitet i mellanstora städer eller som komplement till spårvägen i större städer. Investeringar för BRT bör göras på lämpliga orter i Sverige. Det bör avsättas ökade medel i Vägverkets budget under planeringsperioden 2010–2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna. En del av dessa medel bör gå till investeringar i trådbuss och BRT.

En stor satsning föreslås i sistnämnda motion på en utbyggnad av lokal spårtrafik i större städer den närmaste 15-årsperioden (yrkande 10). Enligt yrkande 7 bör man öka andelen kollektivtrafik och godstransporter på järnväg. På sikt bör man fördubbla kapaciteten på järnvägen. Det är en viktig del av att flytta över mer gods- och persontrafik från bil och lastbil till den klimatsmarta järnvägen. Övriga spårinvesteringar under perioden 2010–2021 bör öka.

Enligt motion MJ18 (v) yrkande 14 bör samordningen mellan den interregionala och regionala tågtrafiken öka. Lågtrafikerade järnvägsbanor bör rustas upp i stället för att läggas ned. Industrispår och kapillärspår bör inte

läggs ned. Tågförseningarna bör minska genom ett ökat banunderhåll. Det bör införas en investeringsbudget, och det bör byggas nya järnvägar under perioden 2010–2019.

Statens vinstutdelningskrav på SJ bör ersättas med ett trafikpolitiskt uppdrag, enligt motion MJ19 (mp) yrkande 15. Regeringen bör omformulera sitt krav på SJ så att det ingår i bolagets uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. En utbyggnad av höghastighetsbanor för att successivt kunna göra inrikesflyget onödigt i södra Sverige föreslås i yrkande 8. Utbyggnaden bör göras i kombination med en offensiv upprustning av det befintliga järnvägsnätet, både genom bättre underhåll och genom utbyggnad. Det finns bl.a. små möjligheter att lägga in fler persontåg under dagtid på banorna, och även kapaciteten för ytterligare godståg är starkt begränsad. Vidare bör ett moratorium för nya motorvägar införas (yrkande 16).

Enligt motion MJ18 (v) yrkande 5 bör EU:s infrastruktursatsningar klimatanpassas. EU stöder stora satsningar på infrastrukturinvesteringar. För att bidra till en ekologiskt hållbar utveckling är det helt nödvändigt att den huvudsakliga inriktningen på dessa investeringar är en ny miljöanpassad infrastruktur. Investeringar bör göras i järnväg, sjöfart och system för samordning och omlastning.

Enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 20 bör de samhällsekonomiska analysmodellerna uppdateras utifrån behovet av att minska klimatpåverkan. För större infrastrukturprojekt görs en samhällsekonomisk kalkyl där nytan av investeringen ställs mot dess kostnader. Vägprojekt kommer generellt att få en större kalkylerad nytta och därmed prioriteras högre än klimatsmarta järnvägsprojekt, eftersom kostnaden för klimatpåverkan är underskattad. Enligt samma motion, yrkande 18, bör tiden för planering och byggande av grön infrastruktur minska. Den nuvarande planeringsprocessen begränsar på ett tydligt sätt möjligheterna att föra en ambitiös infrastrukturpolitik för minskad klimatpåverkan. Samordningen av planeringen på lokal och central nivå måste förbättras. De regionala utvecklingsprogrammen bör utvecklas så att de även omfattar fysisk planering. I yrkande 19 i motionen anförs att det bör utredas om miljöbalken kan ändras för att ge klimathotet en större tyngd i samhällsplaneringen. De nuvarande skrivningarna i miljöbalken tillkom under en tid då kunskapen om den globala uppvärmningens förekomst och verkningar var betydligt mer begränsad än i dag, vilket kan leda till svårigheter att avgöra känsliga avvägningsproblem.

Enligt motion MJ18 (v) yrkande 20 bör den regionala samordningen stärkas så att transportarbetets miljöpåverkan kan minska på regional nivå. De regionala planerna bör konsekvensanalyseras utifrån bebyggelse- och transportperspektiv. De statliga myndigheterna bör föregå med gott exempel och leda miljöomställningen till en miljöanpassad vägtrafik. De statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm, och varje myn-

dighet bör anta en resepolicy. Befintliga stadskärnor bör utvecklas. Detaljhandelsanläggningar i externa lägen bör begränsas. Det bör införas ett moratorium mot externa köpcentrum.

I motion MJ19 (mp) yrkande 20 begärs ett stopp för nyetablering av externa köpcentrum. Etableringen av externa köpcentrum leder till ett ökat transportbehov, vilket i sin tur orsakar ökad klimatpåverkan och slår hårt mot både boendenära service och lanthandeln. Korta avstånd till service ökar möjligheterna att gå och cykla.

Motion MJ18 (v) yrkande 17 tar upp frågan om åtgärder för en miljöinriktad cykeltrafik, bl.a. följande. Nationella och regionala cykelsamordnare bör inrättas och cykelbokslut bör upprättas. Anslaget till cykelinvesteringar bör öka. Staten bör bidra med resurser till anläggande av cykelparkeringar vid tågstationer, och tågoperatörer måste använda sig av tågagnar som kan ta med cyklar. Cykeltrafik bör tillåtas i motgående riktning på enkelriktade gator och cykelöverfarter bör göras till huvudleder.

### Utskottets ställningstagande

Regeringen har nyligen dragit upp riktlinjer för infrastrukturplaneringen. Den 30 september 2008 presenterades infrastrukturpropositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) för 2010–2021. Propositionen är ett led i den långsiktiga planeringsprocessen för åtgärder i transportinfrastrukturen. Processen kommer att leda fram till nya transportinfrastrukturplaner för åren 2010–2021. Beträffande järnvägstrafik framgår av propositionen att regeringen bedömer att en betydande kapacitetshöjning till 2020 är möjlig (jämfört med 2007) för järnvägen med investeringar och anvisade medel för drift och underhåll.

När det gäller det kapillära järnvägsnätet påpekar trafikutskottet i sitt yttrande att detta har en stor betydelse för järnvägens konkurrenskraft. Frågan är enligt trafikutskottet föremål för analyser och bereds inom Regeringskansliet. Med anledning av de väckta motionsförslagen klargör vidare trafikutskottet i sitt yttrande att det inom EU sedan 1990-talet pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa i syfte att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Som ett led i detta arbete ingår även att öppna marknaden för internationell persontrafik. Trafikutskottet bereder under våren 2009 propositionen Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176), där regeringen föreslår att marknaden för internationell tågtrafik öppnas hösten 2009 och för nationell persontrafik hösten 2010.

Miljö- och jordbruksutskottet instämmer i regeringens uppfattning att transportpolitiken ska bidra till att samhällsekonomiskt effektiva, långsiktigt hållbara och internationellt konkurrenskraftiga transporter utvecklas för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska underlätta vardagen för människor och företag genom att erbjuda effektiva och klimatsäkra resor och transporter. I det moderna samhället behöver hänsyn



tas till hur transportbehoven kan påverkas av att IT ökat människors och företags flexibilitet och möjligheten att starta och driva verksamhet i alla delar av landet. Globaliseringen ökar också behoven av effektiva kommunikationer och transporter. Tillgängligheten är central eftersom transporter och kommunikationer hjälper till att överbrygga geografiska avstånd. Ett väl fungerande, robust och effektivt transportsystem är en nödvändig förutsättning för fortsatt tillväxt och välbefinnande. Tillgängligheten till utbud och aktiviteter i samhället utgör transportsektorns bidrag till samhällets positiva utveckling. Utvecklad infrastruktur bidrar till företagande och tillväxt och till en hållbar konsumtion och produktion bl.a. genom effektivare transporter, ökad leveranssäkerhet och en utvidgad arbetsmarknad som gör att fler kan arbeta. Därigenom stärks Sveriges konkurrenskraft. Transportsystemen ska utvecklas med hänsyn till de krav som ställs på moderna, säkra och hållbara resor, transporter och kommunikationer av engagerade medborgare och företag samt med hänsyn till utvecklingen av gränsöverskridande och internationell trafik.

Av propositionen framgår att de regionala självstyrelseorganen och samverkansorganen ges större inflytande i planeringsprocessen. Utvecklingen av infrastrukturen ska underlätta en sådan samverkan mellan transportslagen. Regeringen beslutade om de slutliga riktlinjerna för åtgärdsplaneringen den 19 december 2008 i vilka trafikverken och länen ges detaljerade instruktioner om genomförandet. Planförslag från trafikverken och länen lämnas till regeringen hösten 2009, och regeringen kommer då att bereda förslagen och senare fastställa den nationella planen och ramarna för länsplanerna.

Utskottet anser i likhet med regeringen att en trafikslagsövergripande ansats är central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Ett väl fungerande transportsystem utnyttjar på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt alla trafikslag, både var för sig och i kombination. En översyn av verksamheter, myndigheter och organisationsformer behövs för att stödja det trafikslagsövergripande synsättet och öka effektiviteten i förvaltningen. Ett viktigt steg i detta arbete är inrättandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen den 1 januari 2009. Från och med den 1 januari 2009 återfinns de tidigare verksamheterna vid Vägverket Produktion i bolaget Svevia AB. Verksamheterna vid Vägverket Konsult och Banverket Projektering återfinns i bolaget Vectura AB.

I juni 2008 gav regeringen en särskild utredare i uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn, huvudsakligen inom Vägverkets, Banverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets, Luftfartsstyrelsens, Rikstrafikens, Sikas, Affärsverket Statens järnvägars (ASJ) och Rederinämndens ansvarsområden (dir. 2008:90). Översynen syftar till att finna de lösningar som bäst stöder ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att medborgare och näringsliv sätts i centrum, att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen samt att övriga verksam-

heter bedrivs på ett effektivt sätt. Utredaren lämnade sitt slutbetänkande den 1 april 2009. I utredningen föreslås att ett trafikverk bildas med uppgift att hålla samman och ansvara för planeringen för samtliga trafikslag, upphandlingen av drift och underhåll samt nybyggnad av vägar och järnvägar (SOU 2009:31). Verket motiveras av ett ökat behov av att ta ett helhetsgrepp om det samlade transportsystemet. De olika trafikslagen behöver samverka bättre för att transportkedjorna ska hänga samman. Resenärens och näringslivets behov ska stå i fokus. Genom att de olika trafikslagen arbetar mer integrerat i ett trafikverk görs en kraftsamling för att möta framtidens utmaningar när det gäller klimat och miljö, trängselproblem och regional utveckling. I utredningen föreslås också en ny planeringsprocess som utgår från en samlad funktion för att bl.a. planera åtgärder för samtliga trafikslag. I processen ingår löpande uppföljningar, och den föreslås bli kontinuerlig med planer som fastställs årligen.

Beträffande de synpunkter som framförs om kollektivtrafik ansluter sig utskottet till regeringens uppfattning att kollektivtrafiken utgör ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. En väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Ett ökat inslag av såväl konkurrens som resenärsanpassad samordning inom kollektivtrafiken medför attraktivitet och effektivitet. Statens ansvar för kollektivtrafik är främst att se till att den statliga infrastrukturen fungerar tillfredsställande och att ett fungerande regelverk finns på plats. Staten kan också bidra till att det bedrivs forskning och utveckling och att olika aktörer samordnas.

Trafikutskottet har i sitt yttrande framhållit att en väl utvecklad transportpolitik är en förutsättning för tillväxt och en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem och att kollektivtrafiken, som utgör en viktig del i denna utveckling, ska vara attraktiv och anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika delar av landet. Trafikutskottet framhåller också vad regeringen anför i proposition Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176) om att det av flera skäl finns behov av en mer långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken. Enligt regeringen bör därför trafikhusvårdsmännens trafikförsörjningsplaner utvecklas så att de kan underlätta användandet av kollektivtrafiken som ett instrument för samhällets utveckling. Trafikutskottet pekar också på att det i direktivet till utredningen om en översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dir. 2008:55) ingår att överväga former för en långsiktig strategisk planering. Trafikutskottet ser därför positivt på att regeringen avser att återkomma med en samlad bedömning av kommande förslag från bl.a. denna utredning.

Beträffande alternativa nya kollektivtrafiklösningar kan nämnas att regeringen i april 2009 beslutade om ett uppdrag som innebär att lämpliga kommuner för förprojektering inför ett eventuellt uppförande av pilotbana med spårtaxi ska föreslås. Spårtaxi är små spårbundna fordon som automa-

tiskt går dit varje passagerare vill. Den bärande idén med spårtaxi är att kollektivtrafikresor ska kunna anpassas individuellt. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 31 augusti 2009.

Mot bakgrund av det ovan anförda avstyrker utskottet motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 14, MJ16 (s) yrkande 1, MJ18 (v) yrkandena 14 och 15 (delvis) samt MJ19 (mp) yrkandena 7, 9 och 10 samt 16.

När det gäller SJ:s mål har trafikutskottet anför i sitt yttrande att syftet med bolagiseringen av SJ AB bl.a. var att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga operatörer på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägsområdet, samtidigt som de kan ge en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit. Målet för SJ AB har av företagets ledning formulerats så att SJ AB ska vara ett modernt, lönsamt och kundnära reseföretag. Som bakgrund för de finansiella målen ligger synen att företagsekonomisk lönsamhet är en förutsättning för att SJ AB ska kunna möta framtidens utmaningar, däribland ökad konkurrens och konjunkturförändringar. Trafikutskottet anför att det är viktigt att SJ AB uppvisar en sådan lönsamhet att företaget har möjlighet att investera i ny tågmateriel och nya tågprodukter för att få fler resenärer att välja tåget. Som trafikutskottet ser det har också staten ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägs- trafik genom en framtidsanpassad infrastruktur. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB ska kunna fullgöra sina uppgifter gentemot landets tågresenärer. Trafikutskottet erinrar också om, mot bakgrund av den pågående processen inom EU mot en avreglerad järnvägs- marknad, att specifikt uppställda målkrav mot ett enskilt bolag skulle verka konkurrenshämmande och strida mot principerna om fri konkurrens på lika villkor. Trafikutskottet föreslår att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionsyrkandet inom detta område. Utskottet ansluter sig till trafikutskottets bedömning och avstyrker motion MJ19 (mp) yrkande 15.

Beträffande frågan om höghastighetsbanor har trafikutskottet i sitt yttrande anför att de kan utgöra ett strategiskt intressant transportpolitiskt medel för utveckling av framtidens kommunikationer i Sverige. En utbyggnad av höghastighetsbanor innebär också ett ökat kapacitetsutrymme på redan befintlig järnväg. Det ger vidare konkurrenskraftiga restider och är ett intressant alternativ till flyget för resor mellan större städer i södra Sverige. Trafikutskottet erinrar dock om att en utbyggnad med ett nytt höghastighetssystem är en betydande investering och kräver omsorgsfulla överväganden och beslutsunderlag som tydligt visar effekter, kostnader och finansiering. Det finns även kopplingar till det internationella järnvägs- nätet som behöver klargöras. Regeringen avser, i samråd med de danska och norska regeringarna, att analysera de tekniska, ekonomiska och marknadsmässiga förutsättningarna för en sammankoppling av det svenska och skandinaviska järnvägsnätet med det nät av nya järnvägar för höghastighets- tåg som byggs ut inom EU. Regeringen tillsatte i december 2008 en

utredare med uppgift att utreda förutsättningarna för en utbyggnad med höghastighetsbanor för järnväg i Sverige (dir. 2008:156). I uppdraget ska bl.a. effekter, kostnader och finansiering av en utbyggnad med höghastighetsbanor belysas. Även en översiktlig sträckning och en eventuell etappindelning ska föreslås. Uppdraget ska avrapporteras senast den 15 september 2009. Utskottet ansluter sig till vad trafikutskottet anfört och avstyrker därmed motion MJ19 (mp) yrkande 8.

Som framgår av propositionen föreslog Klimatberedningen bl.a. att Sverige skulle verka inom EU för att infrastrukturinvesteringar riktas så att mer gods kan transporteras på järnväg och med fartyg. Korridorer för sådana transporter behöver etableras och viktiga hamnar moderniseras. Arbetet inom EU för att minska även andra hinder för transporter med järnväg och med sjöfart bör också prioriteras. Godstransporterna inom Sverige är starkt koncentrerade till ett antal dominerande godstransportstråk. Sveriges stora handelsberoende tillsammans med det geografiska läget gör att det är nödvändigt att ha ett tydligt internationellt perspektiv när åtgärder som påverkar godstransportsystemet diskuteras. För att ytterligare underlätta för de internationella transporterna samt minska deras miljöpåverkan är det också viktigt att de nationella prioriteringarna leder till bättre samordning mellan trafikslagen och att hänsyn tas till anknypningar till strategiska knutpunkter, såsom godsterminaler och hamnar.

Trafikutskottet har i sitt yttrande behandlat motionsfrågan om att EU:s infrastruktursatsningar ska klimatanpassas. Trafikutskottet understryker vikten av att detta sker. Klimatfrågan kommer under överskådlig framtid att utgöra en av vår tids största utmaningar, i synnerhet för transportsystemet. Trafikutskottet ser att detta tydligt måste återspeglas i EU:s budget. För att främja en hållbar tillväxt måste gemenskapens medel i ökad utsträckning anslås till "klimatsmarta" lösningar; detta innefattar såväl forskningsinsatser som bl.a. skapande av effektiva och långsiktigt hållbara godstransportkorridorer genom EU. Trafikutskottet har uppmärksammat frågan i ett utlåtande med anledning av kommissionens grönbok Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin, KOM(2009) 44. Trafikutskottet framhöll här att det europeiska transportsystemet måste bli mer miljövänligt och att medel måste satsas på klimatsmarta lösningar.

Mot bakgrund av det ovan anförda anser utskottet att motion MJ18 (v) yrkande 5 kan lämnas utan vidare åtgärd.

Som en följd av riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen beslutade regeringen den 17 januari 2008 om uppdrag om inledande åtgärdsplanering för infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. En utgångspunkt för den nya planeringsomgången är att samhällsekonomiska analyser ska spela en tydligare roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Ett trafikslagsövergripande synsätt är centralt för åtgärdsplaneringen och kan också bättre hantera de samlade miljö- och hälsoaspekterna från transportsystemet.

Av trafikutskottets yttrande framgår att trafikutskottet anser att samhälls-ekonomiska analyser bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. För att dessa analyser ska kunna användas som beslutsunderlag är det självfallet angeläget att de utgår ifrån relevanta förutsättningar och inte minst att kalkylerna och analyserna är jämförbara. Trafikutskottet välkomnar därför det uppdrag som regeringen gav till trafikverken i januari 2008 att utarbeta modeller och metoder för de samhälls-ekonomiska bedömningar som krävs i åtgärdsplaneringen. I en delrapport med anledning av uppdraget framgår att prognoserna i åtgärdsplaneringen kommer att grundas på den s.k. EET-strategin (effektivare energianvändning och transporter), som tagits fram gemensamt av trafikverken, Energi-myndigheten och Naturvårdsverket. Detta innebär att kalkylerna utgår från styrmedel som syftar till att regeringens miljökvalitetsmål för klimatpåverkande utsläpp ska uppfyllas. Trafikutskottets bedömning är att goda förutsättningar har skapats för genomförandet av relevanta och jämförbara analyser. Trafikutskottet förutsätter att ovan nämnda modeller och metoder kommer att bli föremål för utveckling inför framtida planeringsomgångar för att bl.a. anpassa kalkylförutsättningarna till de villkor som då gäller.

Miljö- och jordbruksutskottet instämmer i bedömningen att samhälls-ekonomiska analyser ska spela en tydligare roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar och konstaterar att ett arbete pågår bl.a. med att utarbeta modeller och metoder. Med anledning av detta bör motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 20 lämnas utan vidare åtgärd.

Utskottet delar regeringens uppfattning att transportsystemet är en mycket viktig beståndsdel i hela samhällsutvecklingen. Ett samhällssystem som hela tiden utvecklas och förändras ställer också krav på transportsystemets utveckling. Det är viktigt med en effektiv samordning mellan planeringen av markanvändning och transportinfrastruktur för att möjliggöra en utveckling av samhällsstrukturen och transportsystemet i önskad riktning. Det är angeläget att samordningen mellan olika nivåer och sektorer på kommunal, regional och nationell nivå utvecklas för att nå en mer integrerad samhällsplanering med en helhetssyn på bebyggelse och infrastruktur. Länsstyrelserna har en viktig samordnande roll för att uppnå de nationella miljökvalitetsmålen och ett ansvar för att samordna och driva på det statliga, regionala klimat- och energiarbetet i samråd med lokala, regionala och nationella aktörer. Även Trafikverken samt ansvariga länsstyrelser och regionala organ bör i sin trafikplanering lyfta fram klimataspekten och i sina respektive planer visa hur de bidrar till minskad klimatpåverkan. I direktiven för åtgärdsplanering, inför fastställandet av en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och motsvarande trafikslagsövergripande länsplaner för perioden 2010–2021, har regeringen förtydligat att minskad klimatpåverkan från trafiksektorn ska beaktas i planeringen.

Utskottet delar regeringens syn att den mellankommunala planeringen behöver förstärkas med avseende på klimatproblematiken. Frågan bereds inom ramen för arbetet med den nya plan- och bygglagen. Länsstyrelsen bör fortsatt ha en viktig roll för samhällsplaneringen mellan kommuner. Även kommunernas ansvar bör förtydligas när det gäller att uppnå en transportsnål och energieffektiv samhälls- och bebyggelsestruktur. Av propositionen framgår att regeringen avser att förtydliga länsstyrelsens uppdrag i denna del. Frågan om kommunernas och länsstyrelsens roller i dessa delar bereds inom ramen för arbetet med den nya plan- och bygglagen. Även de regionala självstyrelseorganen och samverkansorganen kan spela en viktig roll i att främja frågor om klimat, energi och transporter i den mellankommunala samverkan.

Beträffande dessa frågor framhåller trafikutskottet i sitt yttrande att regeringen har tillsatt en parlamentarisk kommitté med uppgift att effektivisera planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur och föreslå ändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg (dir. 2009:16). Översynen ska även, ur ett transportinfrastruktursperspektiv, omfatta frågor om miljökonsekvensbeskrivning och tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken samt frågor om samordning med övrig fysisk planering enligt plan- och bygglagen. De förslag till effektivisering som kommittén lägger fram ska tillgodose rättssäkerheten för enskilda som berörs, och tillräcklig insyn och möjlighet till inflytande ska säkerställas för berörd allmänhet. Behovet av hänsyn till miljö och andra samhällsmål ska tillgodoses. Kommittén ska utarbeta de författningsförslag om planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur som behövs för att bl.a. förkorta ledtiderna fram till färdig anläggning, förbättra samverkan mellan involverade aktörer, förbättra samordningen med övrig fysisk planering, förenkla processen och göra den mer överskådlig samt förbättra gränssnitt mot och kopplingar till den ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur. Kommittén ska redovisa sitt uppdrag senast den 31 augusti 2010. Enligt trafikutskottets mening kan det förväntade underlaget från den pågående utredningen vara av stor betydelse för att ytterligare effektivisera planeringsprocessen. Det är högst väsentligt att alla processer samverkar för att utsläppen av växthusgaser från bl.a. trafiksektorn ska minska. Såväl administrativa som ekonomiska styrmedel måste övervägas och tillämpas för att vi ska kunna möta den utmaning som det innebär att förebygga och motverka effekterna av klimatförändringarna. Den institutionella strukturen har betydelse för att understödja ett trafikslagsövergripande synsätt i kombination med åtgärder inom andra områden som syftar till en ökad helhetssyn.

Med det anförda anser utskottet att motion MJ17 (s, v, mp) yrkandena 18 och 19 kan lämnas utan vidare åtgärd i den mån den inte kan anses tillgodosedd.

Beträffande de statliga myndigheternas klimathänsyn vill utskottet i likhet med vad som anges i propositionen framhålla att huvuddelen av alla myndigheter successivt har fått regeringens uppdrag att arbeta med miljö-

ledningssystem. Miljöledning är ett verktyg i miljöarbetet som också är ett hjälpmedel i myndigheternas arbete med de nationella miljökvalitetsmålen, de regionala miljömålen, sektorsansvaret och övrigt arbete för att bidra till en hållbar utveckling. Regeringen beslutade i december 2008 att myndigheter som har miljöledningssystem ska följa upp effekterna av sitt miljöarbete. Det innebär att staten kommer att kunna mäta sin direkta miljöbelastning inom tre olika områden. De utpekade områdena är bl.a. tjänsteresor och miljökrav i upphandling. Målet är att uppföljningen ska leda till att den totala miljöpåverkan från statliga myndigheter minskar och därmed bidrar till att uppnå Sveriges miljömål. Ett av de föreslagna uppföljningsmåten är utsläpp av koldioxid från tjänsteresor. Tjänsteresor kan minskas genom användning av videokonferenser. Tekniken för videokonferenser förbättras alltmer. Dock kan inte alla resor ersättas med videokonferenser. På samma sätt som myndigheter kan minska sina utsläpp av växthusgaser genom att använda s.k. grön el, kan myndigheterna stärka klimatarbetet genom att välja att klimatkompensera sina tjänsteresor. Regeringskansliet klimatkompenserar alla sina flygresor sedan 2008. Tidigare har enskilda resor klimatkompenserats, t.ex. till klimatkonferenser. Den svenska regeringen är därmed en av de första regeringarna i världen att brett klimatkompensera flygresorna för politiker och tjänstemän. De utsläpp som flygresorna orsakar kompenseras med stöd till projekt i utvecklingsländer som ger motsvarande utsläppsminskningar. Utskottet konstaterar att ett arbete pågår med att miljöanpassa de statliga myndigheternas verksamhet och avstyrker därmed motion MJ18 (v) yrkande 20 i denna del.

När det gäller frågan om externa köpcentrum har yrkanden om handels-etableringar, som externa köpcentrum, vid flera tillfällen avstyrkts av civilutskottet med hänvisning till pågående beredning inom Regeringskansliet och en aviserad proposition om plan- och byggprocesser m.m. (se t.ex. civilutskottets betänkande 2007/08:CU11). I avvaktan på resultatet av pågående arbete avstyrks motionerna MJ18 (v) yrkande 20 (delvis) och MJ19 (mp) yrkande 20.

Som anförs i propositionen har kommunerna det samlade ansvaret lokalt för att åstadkomma en god livsmiljö. Ett antal kommuner har exempelvis åtgärdsprogram för minskning av koldioxidutsläpp i bl.a. transportplaner. De klimataktiva kommunerna utmärker sig ofta genom ambitiösa satsningar på bl.a. biogasprojekt, inköp av miljöbilar, transportsnål och klimat-effektiv samhällsplanering samt satsning på kollektivtrafik och cykelbanor. Samhällsplaneringen är ett verktyg som har betydelse för om den samhällsstruktur som utvecklas kommer att möjliggöra ett resurs- och koldioxid-snålt samhälle eller förstärka fossilberoendet. Kommunerna har stor möjlighet att påverka samhällsplaneringen genom att de har ansvaret för planering av mark- och vattenanvändning på lokal nivå. Ett exempel på lokala klimatsatser är att utveckla hållbara transporter, att utveckla en transportsnål samhällsstruktur genom att förtäta i stället för att glesa ut staden och att expandera tätorten utmed kollektivtrafik- och cykelstråk.

Trafikutskottet har anfört bl.a. följande. Trafikutskottet har i olika sammanhang behandlat frågor om hur ett ökat cyklande i samhället ska främjas eftersom ökad cykling ger positiva effekter för miljön, framkomligheten och folkhälsan. Cykeln som färdmedel är föremål för överväganden på i första hand lokal nivå. Det är viktigt att förstärka cykelns roll som en naturlig del i planeringen av transportsystemet på lokal nivå, men även utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv. Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklisterna. Trafikutskottet välkomnade därför regeringens förslag i infrastrukturpropositionen om väsentligt ökad planeringsram för åtgärder i trafikens infrastruktur. Uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation är viktiga åtgärdsområden för att främja cykelns roll i samhället. När det gäller cykelvägar längs statliga vägar har nivån på utbyggnaden tidigare varit relativt låg utifrån de behov som identifierats. Genom regeringens förslag i infrastrukturpropositionen anser trafikutskottet att denna utveckling kan brytas. Sträckor mellan närliggande tätorter med många invånare bör till en början prioriteras. En stor potential ligger i att förutsättningarna för de kortare resorna mellan arbete och bostad förbättras samt i att cyklande i kombination med tåg- och bussresor på olika sätt underlättas. En satsning på cykeltrafik är en satsning på jämställdhet. Det är också viktigt att öka möjligheterna för barn och unga att på egen hand färdas med cykel. Trafikutskottet anser att motionen om cykeltrafik bör avstyrkas.

Miljö- och jordbruksutskottet ansluter sig till trafikutskottets ställningstagande och avstyrker motion MJ18 (v) yrkande 17.

## Nationella åtgärder inom areella näringarna

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motioner om jordbruksstöd (mp), biogasproduktion i lantbruket (s, v, mp), livsmedelkedjans och animalieproduktionens klimatpåverkan (s, v, mp), åtgärder inom skogsbruket och naturvården (m, s, mp) och energitorv (c, s).

Jämför reservationerna 34 (s, v, mp), 35 (s, v, mp), 36 (s, v, mp), 37 (v, mp) och 38 (s).



## *Översyn av den gemensamma jordbrukspolitiken*

### **Propositionen**

Regeringen bedömer att ytterligare insatser inom den gemensamma jordbrukspolitiken behövs för att möta de utmaningar som vi nu står inför. Inom landsbygdsprogrammet bör därför åtgärder inom klimat- och vattenområdena ha hög prioritet för att kunna medverka till att nå uppställda miljömål.

### **Motionerna**

Enligt motion MJ19 (mp) yrkande 26 bör samtliga jordbruksstöd granskas ur klimatsynpunkt. Stöden, exempelvis produktionsstöd, trädesstöd, interventionsstöd och miljöstöd, har ibland negativa klimateffekter och behöver därför granskas.

I motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 28 anförs att möjligheten att få investeringsstöd till biogasproduktion bör öka. Ett investeringsbidrag till att utveckla biogasproduktion från stallgödsel och samrötning med upp till 50 % andra substrat bör införas. I motion MJ19 (mp) om biogasproduktion från gödsel anförs att regeringen bör skriva in i Jordbruksverkets regleringsbrev att de ska ändra sina föreskrifter så att biogasproduktion från gödsel tydligt gynnas framför andra användningsområden (yrkande 12). Vidare anförs att de stora insatserna av fossil energi i jordbruket bör fasas ut så att jordbruket på lång sikt blir självförsörjande på energi (yrkande 24). Det är viktigt att stödja en utveckling där jordbruket kan producera klimatneutral energi för sitt eget energibehov och till användning i transportsektorn.

### **Utskottets ställningstagande**

Vad gäller jordbruksstöden vill utskottet anföra följande. Vid jordbruks- och fiskerådet den 18–20 december 2008 slöts en politisk överenskommelse inom ramen för en översyn av 2003 års reform av EU:s gemensamma jordbrukspolitik, även kallad hälsokontrollen (KOM(2008) 306). En av de frågor som har stått i fokus för denna översyn är hur jordbrukspolitiken ska kunna hantera nya utmaningar, som klimatförändringar, produktion av förnybar energi, vattenförvaltning och skydd av den biologiska mångfalden. Enligt den politiska överenskommelsen bör åtgärder i programmet för landsbygdsutveckling genomföras i syfte att hantera dessa utmaningar. Medel från direktstödet ska samtidigt föras över till budgeten för landsbygdsutveckling och avsättas för att möta dessa prioriterade områden. För att ta hänsyn till de prioriterade områdena ställs krav på medlemsländerna att se över sina nationella strategiska planer för landsbygdsutveckling samt genomföra nödvändiga ändringar i landsbygdsprogrammen för perioden 2007–2013. Förändringarna ska genomföras under 2009 för att

kunna träda i kraft fr.o.m. 2010. Regeringens bedömning är att de utmaningar som kommissionen har identifierat ligger väl i linje med nuvarande prioriteringar inom det svenska landsbygdsprogrammet. Utskottet delar regeringens bedömning att ytterligare insatser, inklusive förstärkning av befintliga insatser, kan komma att behövas för att minska jordbrukets klimatpåverkan, öka produktionen av förnybar energi och ytterligare minska utsläpp av växtnäringsämnen, men också för att nå målet om bevarad biologisk mångfald. I likhet med regeringen ställer sig utskottet positivt till den politiska överenskommelsen om att ytterligare resurser ställs till förfogande inom landsbygdsprogrammet för att möta de utpekade utmaningarna, vilka regeringen i dagsläget bedömer som tillräckliga. Åtgärder inom klimat och vatten bör i detta sammanhang ha hög prioritet. Vilka ytterligare satsningar som kan komma att genomföras som en konsekvens av hälsokontrollen är dock, som regeringen framhåller, inte möjligt att redogöra för i nuläget. Jordbruksverkets och Skogsstyrelsens uppdrag att föreslå relevanta och kostnadseffektiva åtgärder för att möta utmaningarna redovisades den 1 mars 2009 och bereds för närvarande i Regeringskansliet. I avvaktan på pågående arbete inom området föreslår utskottet att motion MJ19 (mp) yrkande 26 lämnas utan vidare åtgärd.

Beträffande frågan om jordbrukets biogasproduktion arbetar regeringen, som ovan redovisats, med att reducera jordbrukets och animalieproduktionens klimatpåverkan. Vidare vill utskottet framhålla den särskilda satsning på investeringsstöd till biogasproduktion som det nyligen beslutades ska genomföras inom ramen för landsbygdsprogrammet. Därutöver bedrivs forskning vid Sveriges lantbruksuniversitet för att bl.a. utveckla kunskap och metoder för att minska avgång vid husdjurens ämnesomsättning. Forskningsanslagen har stärkts inom området. Den 12 februari 2009 gav regeringen Formas (Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande) i uppdrag att utlysa nära 10 miljoner kronor för prioriterade områden för utveckling av ett hållbart uttag av biomassa i jordbruket. Prioriterade områden är bl.a. användningen av restprodukter från jordbruket, som exempelvis gödselbaserad biogas, och minskad användning av fossil energi vid uttag av biomassa. Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 28 och MJ19 (mp) yrkandena 12 och 24 kan lämnas utan vidare åtgärd i de delar syftet med dessa inte kan anses tillgodosett.

### *Livsmedelskedjans klimatpåverkan*

#### **Propositionen**

Enligt regeringens bedömning är livsmedelskedjans klimatpåverkan betydande. Livsmedelsverket har ansvar för att inom ramen för sitt verksamhetsområde stödja och följa upp att nödvändiga åtgärder vidtas för att minska livsmedelskedjans klimatpåverkan. Detta arbete bör stärkas.

## Motionerna

I motion MJ17 (s, v, mp) efterlyses en handlingsplan för hur livsmedelskedjans, inklusive animalieproduktionens, klimatpåverkan kan minskas (yrkande 24). Vidare begärs en utredning av ekonomiska styrmedel för att minska livsmedelskedjans klimatpåverkan (yrkande 25). Ett sätt att ta krafttag mot animalieproduktionens miljöpåverkan är att se till att priset på livsmedel avspeglar de miljömässiga kostnaderna. I yrkande 26 anförs att vi behöver miljö- och klimatanpassa vårt jordbruk i Europa genom att ta bort exportsubventioner och dumpning av livsmedelsöverskott i länder i syd. I motion MJ18 (v) yrkande 7 begärs att Sverige ska agera för ett slutdatum då kontraproduktiva subventioner som stöder kött- och mejeriindustrin ska vara utfasade. EU understödjer kött- och mejeriindustrin med ungefär 30 miljarder kronor per år i form av så kallade interventioner och direktstöd. Därutöver ger EU 400 miljoner kronor i stöd till marknadsföring av olika djurprodukter.

Enligt motionerna MJ18 (v) yrkande 6 och MJ459 (v) yrkande 4 bör Sverige agera för att ett mål för minskad köttkonsumtion med 25 % till 2020 införs på EU-nivå. Med tanke på den stora påverkan köttkonsumtionen dessutom har på klimatet anser vi att vi det nödvändigt att minska köttkonsumtionen i rika länder. Även i motion U322 (mp) yrkande 12 anförs att minskad köttkonsumtion är ett sätt att nå de globala klimatmålen och trygga livsmedelsförsörjningen. Enligt FN:s livsmedels- och jordbruksorgan FAO används 80 % av all jordbruksmark globalt till kött- och mjölkproduktion. Nords konsumtion av kött, ägg och mjölk – särskilt från djur som fötts upp på kraftfoder från syd – behöver därför minska.

## Utskottets ställningstagande

Vad gäller frågan om livsmedelskedjans klimatpåverkan vill utskottet anföra följande. Livsmedelskedjans klimatpåverkan är betydande då matens andel av växthusgasutsläppen uppgår till i storleksordningen 20–25 %. När det gäller resursanvändning uppskattas den svenska livsmedelskedjan använda 20 % av all energi. Det är därför angeläget att åtgärder kan vidtas för att minska dess klimat- och miljöpåverkan. Det är viktigt att notera att livsmedelsproduktionen även har stor betydelse för ett flertal andra miljö kvalitetsmål utöver miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Det är därför väsentligt att inte helt isolera klimatmålet då det kan leda till oönskade effekter beträffande andra miljö mål.

Livsmedelsverket har ett särskilt sektorsansvar för miljö målsarbetet, varav klimatpåverkan är en del. Livsmedelsverkets uppgift är att i konsumenternas intresse arbeta aktivt för säkra livsmedel, redlighet i livsmedels hanteringen och bra matvanor. Det senare omfattar bl.a. kostråd riktade till storhushåll och privatpersoner. Med kunskap kan konsumenterna göra medvetna val. Aktiviteter som ökar kunskapen kring livsmedelskedjans miljö- och klimatpåverkan i de fall kunskapsluckor finns är särskilt angelägna,

liksom aktiviteter som bidrar till att sprida kunskap om lämpliga åtgärder för att minska påverkan. Ett sådant exempel är det påbörjade arbetet med miljöanpassade kostråd som baseras på miljökonsekvensanalyser av olika livsmedelsgrupper. Syftet är att hjälpa konsumenter att göra miljösmarta livsmedelsval. Utgångspunkten för dessa råd är flera miljökvalitetsmål, varav Begränsad klimatpåverkan är ett. Under våren 2009 kommer Livsmedelsverket att lansera projektet ”Miljösmarta matval utifrån kostråden”. Ett annat exempel är myndigheternas pågående kunskapsinsamling avseende svinn i livsmedelskedjan.

I propositionen framhålls att Livsmedelsverket med ökad kunskap och informationsinsatser riktade till konsumenter och andra aktörer inom livsmedelsindustri och handel kan bidra till att livsmedelskedjans klimatpåverkan minskar. Livsmedelsverkets samordnande och pådrivande roll för livsmedelskedjans klimatpåverkan bör stärkas. I budgetpropositionen för 2009 anslås därför 3 miljoner kronor per år under perioden 2009–2011. Vidare framgår av propositionen att regeringen i dag arbetar med att reducera jordbrukets och animalieproduktionens klimatpåverkan, exempelvis bidrar flera av de åtgärder som vidtagits för att minska växtnäringssläcket även till lägre lustgasavgång. Ett annat exempel är den särskilda satsning på investeringsstöd till biogasproduktion som det nyligen beslutades ska genomföras inom ramen för landsbygdsprogrammet. Ytterligare ett viktigt område är att minska svinnet av livsmedel. Längs livsmedelskedjan, från jord till bord, uppstår svinn som förutom att det innebär ett resursslöseri också bidrar till växthuseffekten eftersom mer livsmedel måste produceras än vad som konsumeras. Mot bakgrund av det anförda föreslår utskottet att motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 24, MJ18 (v) yrkande 6, MJ459 (v) yrkande 4 och U322 (mp) yrkande 12 lämnas utan vidare åtgärd.

Vad gäller frågan om beskattning av animalieproduktionens miljöpåverkan har denna tidigare behandlats av skatteutskottet under riksmötena 2007/08 och 2008/09. Jordbruksminister Eskil Erlandsson har som svar på en interpellation (2006/07:318) angående köttkonsumtionens miljöpåverkan bl.a. anført att regeringen inte avser att införa miljöavgifter på de vegetabilier som används för djuruppfödning eller miljöbonus till vegetabilisk produktion då detta inte är styrmiddel som regeringen förespråkar. Skatteutskottet har med hänvisning till uttalandet vid behandlingen av allmänna motioner från 2007 avstyrkt motioner angående beskattning av animalieproduktionens miljöpåverkan (bet. 2007/08:SkU21). Skatteutskottet, som inte ändrat inställning i frågan, avstyrkte återigen motsvarande förslag i betänkande 2008/09:SkU26. Utskottet, som delar skatteutskottets bedömning, avstyrker därmed motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 25.

I fråga om EU:s exportsubventioner har utskottet nyligen behandlat frågan i betänkande 2008/09: MJU18 *Jordbrukspolitik m.m.* Utskottet anförde då att regeringens övergripande ståndpunkt när det gäller EU:s jordbrukspolitik är att den ska fortsätta att reformeras i riktning mot ökad marknads-

orientering, ett ökat fokus på landsbygdspolitiken och solidaritet med fattiga länder. Gårdsstödsreformen, som infördes 2005, innebär att merparten av de tidigare produktionsbundna direktstöden ersätts med ett gårdsstöd utan koppling till produktionen. Detta ska stärka jordbrukets konkurrenskraft och ge ett livskraftigt europeiskt jordbruk som producerar vad konsumenterna efterfrågar. För att förbättra konkurrensläget för u-länderna vill regeringen att EU drar ned på exportsubventioner och interna stöd samt minskar gränsskyddet på jordbruksprodukter. Detta ska göras i syfte att öka u-ländernas marknadstillträde, vilket i sin tur leder till en ökad självförsörjning för dessa länder. Regeringen beskriver i budgetpropositionen för 2009 att den gemensamma jordbrukspolitiken sedan Sveriges EU-inträde har reformerats stegvis i en riktning som ligger i linje med den ovan redovisade ståndpunkten. Gårdsstödsreformen ledde till en frikoppling av stöden från produktionen i de flesta sektorer. Reformen har därefter följt för socker, frukt och grönt, vin samt bomull. Omfattningen av marknadsstöd är i dagsläget begränsad.

När det gäller stödet till kött- och mejeriindustrin har även denna fråga nyligen behandlats av utskottet i betänkande 2008/09:MJU18. Utskottet anförde då följande. När det gäller stödet till kött- och mejeriindustrin har utskottet inhämtat att det kopplade direktstödet i form av slakt- och handjursbidrag ska frikopplas senast den 1 januari 2012 enligt överenskommelsen om en översyn av den gemensamma jordbrukspolitiken. Medlemsstaterna kan dock välja att frikoppla dessa stöd vid ett tidigare datum. Senast den 1 augusti 2009 ska Sverige ha fattat beslut i frågan. Vidare innebär överenskommelsen att mjölkkvotssystemet ska fasas ut t.o.m. 2015, då systemet ska upphöra att gälla. Kvoterna kommer att höjas med 1 % per år under perioden 2009–2013. Dessutom ska stödet till privat lagring av ost samt de avsättningsfrämjande stöden för smör och grädde avskaffas. Med det anförda föreslår utskottet att motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 26 och MJ18 (v) yrkande 7 lämnas utan vidare åtgärd.

### *Åtgärder inom skogsbruket och naturvården*

#### **Propositionen**

Enligt regeringens bedömning har flöden av växthusgaser till och från skog och mark en betydelsefull roll att spela i ett globalt perspektiv. Ett ökat nettoupptag av koldioxid i skog och mark är en viktig faktor för att hålla nere koldioxidkoncentrationen i atmosfären.

Den framtida skogspolitiken behöver i högre grad ta hänsyn till skogens roll för klimatet. Det är viktigt att analysera förutsättningarna för de styrmedel och regleringar som kan komma i fråga för att skogsbruket ytterligare ska kunna bidra till en kostnadseffektiv måluppfyllelse av den svenska klimatpolitiken. En bred analys av framtida upptag och utsläpp av växthusgaser från skogsbruk samt möjligheten att öka upptaget av koldi-

oxid i skog och mark bör göras. Analysen bör även innefatta studier av möjliga incitament för att öka inlagringen av kol i olika typer av kolsänkor där så är lämpligt samt minimera utsläppen av växthusgaser från mark. Eventuella effekter på skogspolitikens dubbla mål och den svenska skogsnärings internationella konkurrenskraft samt risken för koldioxidläckage bör beaktas.

Vad gäller naturvård och biologisk mångfald bedömer regeringen att det finns en tydlig koppling mellan åtgärder för att minska förlusten av biologisk mångfald och påverkan på klimatet. En aktiv naturvårdspolitik bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser. Välmående ekosystem och rik biologisk mångfald är viktiga för att mark och biomassa ska kunna binda mer koldioxid. Det är därför av stor vikt att den pågående globala utarmningen av den biologiska mångfalden hejdas, också ut ett klimatperspektiv. Ekosystemen spelar en väsentlig roll i att reglera klimatet.

### **Motionerna**

Enligt motion MJ464 (m) bör den svenska skogsnärings utvecklas. Skogen har en avgörande roll för möjligheten att motverka klimatförändringen. Det handlar i första hand om produktionen av skogsråvara som kan ersätta ändliga och fossila ämnen. I motion 2007/08: MJ325 (s) efterfrågas möjligheten att i större utsträckning binda koldioxid i s.k. kolsänkor. Det norra barrskogsbältet har stora möjligheter att binda koldioxid och ett aktivt skogsbruk medverkar till denna bindning av koldioxid. Därför är det viktigt att skogsbrukets produktionsskogar uppvärderas ur ett samhällsperspektiv för att samtidigt bromsa klimatförändringar. Liknande yrkanden om skogsbrukets roll framförs i motionerna MJ412 (s) och MJ466 (s).

I motion Fö289 (mp) yrkande 64 anförs att Sverige bör verka för en översyn av EU:s naturvårdspolitik i syfte att öka fokus på klimatförändringarnas effekter vid skyddet av ekosystem och arter.

I motion 2007/08: MJ295 (c) om åtgärder för att möjliggöra en fortsatt torvanvändning framförs att det är angeläget att regeringen tar initiativ till en internationell klassificering av torven från utsläppssynpunkt. Torvens roll i systemet med utsläppsrätter tas även upp i motionerna 2007/08: MJ351 (s) och MJ254 (s). Motionärerna anför att torven är en mycket viktig energikälla och bör klassas som biobränsle. Landets energipolitik har under de senaste åren byggt på varaktiga, förnybara och inhemska energikällor med minsta möjliga miljöpåverkan. Torvbrytning och torvförbränning har i det sammanhanget utvecklats till ett viktigt komplement till andra slags biologiska och förnybara bränslen som skogsavfall och restprodukter från skogsindustrin.

## Utskottets ställningstagande

Sammanfattningsvis delar utskottet regeringens bedömning att den framtida skogspolitiken i högre grad behöver ta hänsyn till skogens roll för klimatet. Utskottet instämmer vidare i att de analyser som föreslås i propositionen bör göras. Dessa analyser gäller bl.a. förutsättningarna för styrmedel och regleringar, framtida upptag och utsläpp av växthusgaser från skogsbruk, möjligheten att öka upptaget av koldioxid i skog och mark samt möjliga incitament för att öka inlagringen av kol i olika typer av kolsänkor. Eventuella effekter på skogspolitikens dubbla mål och den svenska skogsnäringens internationella konkurrenskraft samt risken för koldioxidläckage bör, som regeringen framhåller, beaktas.

Vad gäller internationella bokföringsregler för växthusgasflöden inom skogsbruk och annan markanvändning anser utskottet i likhet med regeringen att en framtida internationell klimatöverenskommelse bör ge starkare incitament för att främja kolsänkor och hindra avskogning. Strävan bör vara att så stor del som möjligt av växthusgasflödena till och från skog och mark ska inkluderas. Möjligheten att mäta, uppskatta och verifiera flöden bör härvid vara ett centralt kriterium för att sådana flöden ska inkluderas i en överenskommelse. I ett globalt perspektiv är behovet av åtgärder för minskad avskogning i tropikerna akuta. Det är därför av stor betydelse att en framtida internationell klimatöverenskommelse ger incitament för minskad avskogning i tropikerna. Regelverket för beräkning och bokföring av växthusgasflöden till och från skog och skogsmark bör utformas så att det gynnar ett hållbart skogsbruk. För att få en mer heltäckande bild av kolfödena är det också av betydelse att det kol som finns lagrat i träbaseerade produkter räknas med i ett framtida klimatavtal. Med det anförda föreslår utskottet att motionerna MJ412(s), MJ464 (m), MJ466 (s) och 2007/08:MJ325 (s) lämnas utan vidare åtgärd.

I fråga om betydelsen av naturvård och biologisk mångfald i klimatarbetet delar utskottet regeringens bedömning att en aktiv naturvårdspolitik bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser. Det finns en tydlig koppling mellan åtgärder för att minska förlusten av biologisk mångfald och påverkan på klimatet. Vidare är det ur ett klimatperspektiv av stor vikt att den pågående globala utarmningen av den biologiska mångfalden hejdas.

Den globala mångfalden av olika ekosystem såsom skogar, våtmarker, gräsmarker, fjäll, floder och hav har en avgörande betydelse för balansen av växthusgaser i atmosfären. Klimatpolitiken, som syftar till att begränsa klimatförändringarna, innebär även att hoten mot den biologiska mångfalden minskar. Samtidigt är det inte möjligt att bromsa klimatförändringarna utan att bedriva en aktiv politik för bevarande av ekosystem och biologisk mångfald. Som redovisas i propositionen är nätverk av skyddade områden som Natura 2000-systemet och utvecklandet av grön infrastruktur några av de viktiga åtgärder som ingår i den åtgärdsplan för biologisk mångfald (BAP, Biodiversity Action Plan) som Europeiska kommissionen har utarbetat i syfte att nå det så kallade 2010-målet. Detta mål har upprättats av

konventionen för biologisk mångfald (CBD) och syftar till att signifikant minska förlusten av biologisk mångfald. Sverige har ställt sig bakom både genomförandet av BAP och CBD:s strategiska plan för att nå 2010-målet, vilka också haft en stor betydelse för utvecklingen av politiken för biologisk mångfald. Sverige är även drivande i att nya starka mål utvecklas på både global nivå och inom EU och att dessa mål bättre kopplar till arbetet med klimat och hållbar utveckling. Mot bakgrund av det anförda föreslår utskottet att motion Fö289 (mp) yrkande 64 lämnas utan vidare åtgärd.

Vad gäller frågan om torv som biobränsle behandlas frågan i proposition 2008/09:163 *En sammanhållen klimat- och energipolitik – Energi*. Som framhålls i berörd proposition kan energitorv, under vissa villkor, användas som bränsle med ett samlat bidrag till växthuseffekten som kan vara väsentligt mindre än vad som motsvarar torvbränslets innehåll av kol. Under vissa betingelser kan användning av torv ha en positiv nettopåverkan på klimatet. För att möjliggöra en sådan användning är det viktigt att verka för att IPCC:s och EU:s regelverk anpassas. Oaktat detta måste torvbrytning ske med stor hänsyn till natur- och kulturvärden.

Av proposition 2008/09:163 framgår vidare att torv sedan 2004 är berättigad till tilldelning av elcertifikat och är därmed i stort sett likställt med biobränslen i det nationella elcertifikatsystemet. Torven är befriad från energi- och koldioxidskatt vid förbränning, men är belastad med svavelskatt och ingår även i EU:s system för handel med utsläppsrätter. I handelssystemet har torven tilldelats en relativt hög emissionsfaktor baserad på dess innehåll av kol utan beaktande av främst torvbrukets inverkan på naturliga flöden av metan. I propositionen framhålls att Energimyndigheten bör få i uppdrag att ta fram underlag och förslag som kan användas i syfte att verka för att IPCC:s och EU:s regelverk anpassas så att framtida torvbruk behandlas med utgångspunkt från verksamhetens samlade bidrag till växthuseffekten på ett klimatanpassat sätt. Mot bakgrund av det anser utskottet att motionerna 2007/08: MJ295 (c), 2007/08: MJ351 (s) och MJ254 (s) kan lämnas utan vidare åtgärd.

## Övriga nationella åtgärder

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om lokalt och regionalt klimatarbete (s, v, mp), offentlig upphandling (v), forskning (kd, v, mp), IT-frågor (v), klimattullar (v, mp) och ansvar för utsläppsminskningar i andra länder (s, v, mp).

Jämför reservationerna 39 (s, v, mp), 40 (s, v, mp), 41 (s, v, mp) och 42 (v, mp).



## *Lokalt och regionalt klimatarbete*

### **Propositionen**

Länsstyrelser och kommuner är tillsammans med de regionala självstyrelseorgan och samverkansorgan som etablerats i delar av landet viktiga aktörer i arbetet med att genomföra den nationella klimatstrategin. Länsstyrelserna har ett ansvar för att samordna och driva på det statliga och regionala klimat- och energiarbetet. Länsstyrelserna har vidare i uppdrag att konkretisera arbetet med regionala klimat- och energistrategier genom att planera och genomföra insatser och åtgärder i samverkan med berörda aktörer. I uppdraget ingår även att stödja näringslivets och kommunernas klimat- och energiarbete. En mer integrerad samhällsplanering bör utvecklas för bebyggelse och infrastruktur genom ökad samverkan mellan olika nivåer och sektorer på kommunal, regional och nationell nivå. Länsstyrelserna bör ha en viktig roll när det gäller samordning av mellankommunal samhällsplanering för minskad klimatpåverkan och för klimatanpassning.

### **Motionerna**

Enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 12 bör riksdagen besluta att klimatinvesteringsprogrammet (Klimp) ska återinföras. Klimp beräknas enligt Naturvårdverket leda till minskade utsläpp av växthusgaser på 1,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter om året och har en positiv effekt på sysselsättningen. Projekten inom Klimp beräknas dessutom minska energianvändningen i Sverige. Även i motion 2007/08: MJ449 (v) yrkande 12 anförs att klimatinvesteringsprogrammet (Klimp) bör behållas och förstärkas, bl.a. med en inriktning mot trafiksektorn. I motion Fö289 (mp) yrkande 35 anförs att kommuner bör få stöd och information kostnadsfritt för att utforma lokala klimat- och sårbarhetsplaner.

### **Utskottets ställningstagande**

Inom ramen för klimatpolitiken har kommunerna beviljats statliga bidrag för en rad klimatinvesteringar. Det har skett genom LIP (lokala investeringsprogram) och Klimp (klimatinvesteringsprogrammet) men även genom olika former av energistöd, den statligt finansierade energi- och klimatrådgivningen samt statliga informationsmedel. Många kommuner och länsstyrelser menar att LIP- och Klimpbidragen har varit betydelsefulla för arbetet på lokal nivå, men kritik har också riktats mot stöden med krav på förändringar. Klimatinvesteringsprogrammet avslutades 2008 och det är nu viktigt, som regeringen framhåller i propositionen, att kommunerna frigör medel inom egna rammar för att integrera klimataspekten i de kommunala verksamheterna. Investeringar som oftast även är ekonomiskt lönsamma.

Kommunerna har genom sitt planmonopol och som huvudman för olika verksamheter samt som betydande upphandlare stora möjligheter att påverka samhällsutvecklingen mot minskad klimatpåverkan.

Samtidigt anser utskottet i likhet med regeringen att det är viktigt att kommunerna på bred front tar ett helhetsgrepp på klimatproblematiken. I likhet med länsstyrelsernas arbete med regionala klimat- och energistrategier bör samtliga kommuner uppmantras att utveckla lokala klimat- och energistrategier som visar hur klimatpåverkan kan minska genom att energianvändning och transportbehov minimeras. Länsstyrelserna bör, som en del av sitt regionala klimat- och energiarbete, stödja kommunerna att utveckla lokala klimat- och energistrategier, vilket har förtydligats i regleringsbrevet för 2009. De lokala och regionala energi- och klimatrådgivarna bör involveras i det strategiska arbetet. Via Energimyndighetens anslag Regionala och lokala insatser för energieffektivisering m.m. finns möjlighet att söka stöd för det regionala och lokala arbetet med klimat- och energistrategier. Vidare ges statligt stöd till alla kommuner för energi- och klimatrådgivning avseende hushåll, företag och kommunens egna byggnader. Det sistnämnda under förutsättning att kommunen motfinansierar.

När det gäller regeringens stöd till lokalt klimatarbete är planeringsstödet för vindkraft som administreras av Boverket ett annat konkret exempel. Syftet är att underlätta för kommunerna att bidra till en ökad andel förnybar energi och minskad klimatpåverkan genom att skapa sig en planeringsmässig framförhållning för vindkraftsutbyggnad. Sverige har internationellt sett en stark position och stort kunnande inom hållbar stadsutveckling. Ytterligare ett konkret exempel på stöd till det lokala klimatarbetet är den av regeringen tillsatta delegationen för hållbara städer som syftar till att stimulera en utveckling av attraktiva stadsmiljöer med minskad klimat- och miljöpåverkan som kan vara förebilder både nationellt och internationellt för hållbart stadsbyggande och tillämpad miljöteknik. Regeringen har avsatt 340 miljoner kronor under 2009 och 2010 för detta ändamål.

Med det anförda avstyrker utskottet motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 12, 2007/08: MJ449 (v) yrkande 12 och Fö289 (mp) yrkande 35.

### *Miljöanpassad offentlig upphandling*

#### **Propositionen**

Miljöanpassad offentlig upphandling är ett marknadsbaserat styrmedel som bygger på väldefinierade miljökrav för att styra i första hand offentlig konsumtion och produktion mot långsiktig hållbarhet. Miljökrav vid offentlig upphandling kan bidra till en teknikutveckling som kan stärka svenska företags konkurrenskraft även på andra marknader med liknande miljökrav. Det är viktigt att den offentliga sektorn är ett föredöme i arbetet för en hållbar utveckling. Den offentliga sektorn bör så långt som möjligt enligt

LOU (lag (2007:1091) om offentlig upphandling), LUF (lag (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster) och gemenskapsrätten ställa miljökrav vid upphandling.

### **Motionen**

Enligt motion MJ18 (v) yrkande 10 bör Sverige inom EU verka för att det inom offentlig upphandling av klimatskäl ska vara möjligt att ta hänsyn till koldioxidutsläpp och avstånd. Detta skulle utgöra ett viktigt verktyg för att minska transporterna.

### **Utskottets ställningstagande**

Europeiska kommissionen har de senaste åren tagit ett starkare grepp kring frågan för att driva på arbetet och för att stödja medlemsländerna. Grön upphandling har länge behandlats bl.a. i EU:s arbete med miljöteknik, integrerad produktpolitik (IPP), HKP (hållbara konsumtions- och produktionsmönster) och i EU:s strategi för hållbar utveckling. I strategin för hållbar utveckling från juni 2006 (rådsdokument 10917/2/06) anges ett flertal operativa mål under det övergripande målet att främja hållbar konsumtion och produktion. Ett av dessa är ”att sträva efter att senast 2010 uppnå en genomsnittlig EU-nivå i fråga om miljövänlig offentlig upphandling som är lika hög som den som för närvarande uppnåtts i de medlemsstater som nått längst”. Kommissionen presenterade ett meddelande om offentlig upphandling för en bättre miljö den 16 juli 2008. Meddelandet är en del av handlingsplanen för hållbar konsumtion och produktion och för en hållbar industripolitik som kommissionen antog den 16 juli 2008 och som ska ligga till grund för ett samordnat utnyttjande av en blandning av olika styrmedel för att förbättra produkters energi- och miljöprestanda. Meddelandet syftar till att öka miljökraven vid offentlig upphandling för att minska miljöpåverkan av offentlig konsumtion och till att stimulera utveckling av miljöinnovation, miljöprodukter och miljötjänster inom EU.

Genom att harmonisera miljökriterierna inom EU minskar även risken att snedvrیدا den inre marknaden, och det bör även leda till minskade administrativa kostnader för både upphandlande enheter och leverantörer. Kommissionen föreslår ett formaliserat samrådsförfarande för framtagande av gemensamma frivilliga miljökriterier för produkt- och tjänstegrupper i ett nära samarbete med medlemsstater, experter, näringsliv och andra berörda aktörer. Kommissionen föreslår vidare ett förtydligande av målet i EU:s strategi för hållbar utveckling till ett övergripande politiskt vägledande mål att 50 % av upphandlingen per medlemsstat ska vara miljöanpassad till 2010. Konkurrenskraftsrådets slutsatser per den 25–26 september 2008 välkomnar kommissionens meddelande. Slutsatserna anger också att eventuella framtida förslag på området som kan påverka lagstiftningen bör åtföljas av en konsekvensbedömning.

Utskottet konstaterar att ett arbete pågår inom EU vad gäller miljöanpassad offentlig upphandling. Mot denna bakgrund anser utskottet att motion MJ18 (v) yrkande 10 kan lämnas utan vidare åtgärd.

### *Forskning och teknikutveckling*

#### **Motionerna**

I motion MJ456 (kd) väcks frågan om behovet av en bred klimatforskning som tar till vara nya infallsvinklar för att förstå och förklara vårt klimat och dess förändringar. Även forskare med lite annorlunda teorier bör enligt motionen få möjlighet att bedriva forskning. Motion MJ19 (mp) yrkande 25 behandlar frågan om forskning kring jordbrukets klimatpåverkan. Regeringen bör tillsätta en utredning som klargör jordbrukets påverkan på klimatet. I motion MJ459 (v) yrkande 5 begärs ökat stöd till forskning om klimatanpassad livsmedelsproduktion och nya moderna vegetariska livsmedel. Det behövs enligt yrkandet kraftfulla satsningar på forskning som ger en förstärkt vetenskaplig grund för utformningen av framtida råd om mat- och motionsvanor. Enligt motion MJ18 (v) yrkande 13 bör det inrättas ett nytt klimatsekretariat för samordning av klimatforskningen. Sekretariatet bör bl.a. utforma förslag till prioriterade forskningsprogram, samordna befintliga forskningsprogram, initiera samarbete med andra organisationer samt vara ett forum för dialog mellan skilda intressenter även utanför forskningen.

#### **Utskottets ställningstagande**

Som redovisas i propositionen är kunskaperna om klimatet och klimatförändringarna fortfarande bristfälliga. Omfattande forskning runt om i världen pågår för att bättre kunna beskriva och förutsäga omfattningen och effekterna av klimatpåverkan. Klimatforskningen är av stor betydelse som underlag för den svenska klimatpolitiken, nationellt för att besluta om nationella mål och för beslut om anpassningsåtgärder och internationellt för att driva det internationella klimatarbetet. Ett viktigt hjälpmedel för att förutse förändringar är olika klimatmodeller. Dessa klimatmodeller behöver vidareutvecklas för att kunna ge en säkrare och mer detaljerad information, inte minst om påverkan i de arktiska områdena där förändringarna sker snabbast.

Ett annat viktigt forskningsfält är kartläggning av flöden av växthusgaser. Omfattande forskning om effekter på ekosystem, biologisk mångfald och speciellt på havsmiljön samt konsekvenser för areella näringar behövs som underlag för att kunna vidta nödvändiga anpassningsåtgärder i samhället och i naturmiljön. En förstärkt forskning inom dessa områden föreslås av Klimat- och sårbarhetsutredningen (SOU 2007:60) och Klimatberedningen (SOU 2008:24). Den utökade satsningen på forskning om klimat och klimatförändringar som regeringen har presenterat i den forskningspolitiska propositionen kan ge säkrare och mer detaljerad beskrivning av

klimatförändringarna även på regional och lokal nivå (prop. 2008/09:50 *Ett lyft för forskning och innovation*, 2008/09:UbU4, rskr. 2008/09:160). Denna utökade kunskap är av stor vikt för den framtida klimatpolitikens möjligheter att bromsa klimatpåverkan och som underlag för de mycket stora förändringar som krävs för att anpassa samhället till ett förändrat klimat. Mot denna bakgrund anser utskottet att motion MJ456 (kd) kan lämnas utan vidare åtgärd.

I den forskningspolitiska propositionen för regeringen fram ett nytt inslag i systemet för forskningsfinansiering i form av strategiska satsningar inom medicin, teknik och klimat. Dessa satsningar uppgår 2009 till 500 miljoner kronor. Satsningen för strategiska forskningsområden kommer 2012 att uppgå till 1,8 miljarder kronor. Inom de strategiska satsningarna berörs de areella näringarna inom flera områden. Dessa kommer att bidra till en långsiktig kunskapsuppbyggnad. Miljö- och jordbruksutskottet anförde i sitt yttrande över propositionen (2008/09:MJU2y) att utskottet ansåg att forskning om klimat och om konsekvenser av människans påverkan på miljön är central för att kunna skapa en långsiktigt hållbar utveckling. Utskottet delade regeringens uppfattning när det gällde klimatrelaterad forskning som strategisk satsning och de prioriteringar som lyfts fram inom området. Vidare anförde utskottet att jordbrukets forskningsbehov är lika brett som omfattande och att ett viktigt område är utsläppen av växthusgaser. Mot denna bakgrund föreslår utskottet att motion MJ19 (mp) yrkande 25 avslås.

När det gäller forskning om klimatanpassad livsmedelsproduktion anfördes i den forskningspolitiska propositionen att livsmedelsområdet kräver en tvärvetenskaplig forskningsansats då området spänner över flera sektorer. Det har medfört svårigheter till en kraftsamling av forskning på området. Forskning om t.ex. matvanor, näringsstatus och samspelet människa–livsmedel samt klimataspekter på livsmedelsproduktionen är nödvändig. Utveckling av nya livsmedelsprodukter som t.ex. funktionella livsmedel är ett växande och innovativt område med hög kunskapsnivå. Regeringen anförde att bättre samordning mellan forskningsfinansiärerna är nödvändig och att ett samfinansierat forskningsprogram mellan staten och näringslivet bör övervägas. Den nationella forskningsagendan inom teknikplattformen ”Food for Life” bör kunna vara en lämplig utgångspunkt för samverkan inom livsmedelsområdet. Då frågan är under övervägande anser utskottet att motion MJ459 (v) yrkande 5 bör lämnas utan vidare åtgärd.

I den forskningspolitiska propositionen anfördes även att de fyra forskningsfinansiärerna Vetenskapsrådet, Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas), Forskningsrådet för arbetsliv och socialvetenskap samt Verket för innovationssystem bör få i uppdrag att bilda en samordningsgrupp bestående av myndighetscheferna. I denna grupp bör gemensamma strategiska analyser samt gemensamma program och utlysningar behandlas. Trots de svagheter som finns i nuvarande system, är det

enligt regeringens bedömning i forskningspropositionen likväl inte motive-  
rat att göra en total omorganisation genom en sammanslagning av de fyra  
finansiärerna. Det finns däremot orsak att genomföra förbättringar i nuva-  
rande myndighetsstruktur och genom dessa åtgärda de svagheter som finns  
nu. Miljö- och jordbruksutskottet anslöt sig i sitt yttrande över propositio-  
nen till denna bedömning. När det gäller Formas roll anfördes i nämnda  
proposition att det för att öka effektiviteten inom forskningsfinansierings-  
systemet är angeläget att öka samarbetet med övriga forskningsfinansiärer  
för att möjliggöra ansökningar som omfattar hela eller delar av olika värde-  
kedjor. För att detta ska vara möjligt behövs bl.a. samordnade utlysningar.  
Formas har ett stort antal ämnesinriktade grupper för beredning av rådets  
forskningsansökningar. Regeringen anförde att Formas bör överväga att  
effektivisera beredningsorganisationen och att öka inslagen av problemori-  
entering. Formas bör också överväga att öka andelen riktade forskningspro-  
gram i förhållande till öppna utlysningar. Utskottet delar den uppfattning  
som framförs i den forskningspolitiska propositionen om samordningsfrå-  
gor m.m. och avstyrker motion MJ18 (v) yrkande 13.

### *IT och klimat*

#### **Motionen**

Motion MJ18 (v) yrkande 21 anfördes bl.a. att staten bör ta fram en strategi  
för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter, att IT-  
tillgången byggs ut till alla och att en långsiktig strategi för utbyggnad och  
finansiering av en fortsatt bredbandsutbyggnad i landet tas fram.

#### **Utskottets ställningstagande**

Riksdagen har beslutat att ett av IT-politikens mål är att IT ska användas  
för att främja hållbar tillväxt, vilket bl.a. innebär att IT ska bidra till mins-  
kad klimatpåverkan (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU04, rskr.  
2005/06:142).

Samhällets IT-användning bedöms utgöra 2 % av koldioxidutsläppen,  
men en utvecklad IT-användning har potentiellt stor betydelse för rester-  
ande utsläpp. Inom de allra flesta samhällsområden kan IT användas för  
att effektivisera eller ersätta olika resurskrävande och miljöpåverkande pro-  
cesser och verksamheter. Inom vissa områden sker s.k. avmaterialisering  
med hjälp av IT. Exempel är musik, filmer och böcker som levereras elek-  
troniskt samt videokonferenser och distanssamarbete som ersätter en del  
resor med s.k. resfria möten. Även tillgång till offentliga e-tjänster som  
minskar resande, administration och hantering av fysiska dokument, har  
potentiellt stor betydelse för en minskad klimatpåverkan. Inom transportom-  
rådet kan IT användas bättre för att effektivisera logistik och utnyttja  
lastkapacitet maximalt genom att samordna transporter samt för att i andra  
fall helt ersätta transporter. Föraren kan få hjälp med att hitta den mest

effektiva vägen, däcktryck kan mätas per automatik och bättre spårning av gods genom positioneringstjänster minskar antalet transporter och sparar miljön. Förenklad och delvis automatiserad dokumenthantering, tullklarering, inventering och annan administration kräver internationella standarder men är, om det realiserar, en av de viktigare grunderna för ett i övrigt mer intelligent och mindre klimatbelastande transportsystem. När det gäller persontrafik är möjligheten till flexibla arbets- och mötesformer med hjälp av informationsteknik ett viktigt inslag för att begränsa klimatpåverkan, även här i form av minskat resande. Det finns i dag tele- och videokonferensutrustning med god kvalitet, och utvecklingen av ännu bättre lösningar för s.k. resfria möten går snabbt framåt.

Som framgår av propositionen har regeringen inlett ett arbete med IT för miljön som planeras resultera i en handlingsplan för ett klimatanpassat informationssamhälle, riktad i första hand till den statliga förvaltningen. Med avseende på IT:s negativa miljöpåverkan är det viktigt att se över rutiner för inköp av IT-relaterade produkter och tjänster, användningen av dessa samt hantering av uttjänta produkter. Nästan viktigare är dock IT:s potential till positiv miljöpåverkan genom ökad användning av tele- och videokonferensutrustning samt en policy för flexibla arbetsplatser. Statens roll som förebild är viktig i detta sammanhang.

Trafikutskottet, som i sitt yttrande har föreslagit att motionen ska avstyrkas, har understrukit att IT är ett viktigt instrument för att minska utsläppen av växthusgaser. Detta kan uppnås genom ett minskat transportbehov tack vare t.ex. distansarbete och tele- och videokonferenser. IT kan också vara ett verktyg för effektiva och klimatsmarta transportlösningar genom att man använder IT i transportsystemet, s.k. ITS. När det gäller den fortsatta åtgärdsplaneringen till följd av riksdagens inriktningsbeslut om trafikens infrastruktur för perioden 2010–2021 framhåller trafikutskottet, i likhet med regeringen, att ITS-lösningar ska övervägas som alternativ eller komplement för att lösa de problem och utmaningar som identifieras under åtgärdsplaneringen. Trafikutskottet framhåller vidare betydelsen av bredband för att IT fullt ut ska kunna medverka till ett ekologiskt hållbart transportsystem. Trafikutskottet anser att möjligheten att använda IT och elektroniska kommunikationer med tillräcklig kapacitet och kvalitet har stor betydelse, såväl för samhällsekonomin som för företag, individer och offentlig verksamhet. En väl utbyggd bredbandsinfrastruktur i landets alla delar är en viktig förutsättning för att alla ska ha tillgång till och kunna delta i informationssamhället. Mot denna bakgrund välkomnar trafikutskottet regeringens redovisning i klimatpropositionen, som bl.a. innehåller åtgärder som syftar till att bidra till att uppnå de av riksdagen beslutade målen att IT ska användas för att främja hållbar tillväxt och bl.a. bidra till att klimatpåverkan minskar. Trafikutskottet nämner särskilt regeringens arbete med att ta fram en handlingsplan för ett klimatanpassat informationssamhälle.

Miljö- och jordbruksutskottet ansluter sig med det ovan anförda till trafikutskottets yttrande och avstyrker motion MJ18 (v) yrkande 21.

### *Handelspolitik*

#### **Motionerna**

Frågan om klimattullar tas upp i några motioner. Enligt motion 2007/08: MJ454 (mp) yrkande 1 bör Sverige driva frågan om att EU ska införa klimattullar på import av energiintensiva produkter från länder som inte ratificerar Kyotoprotokollet. Tullarna skulle till en början kunna riktas mot import från i-länder som inte deltar i Kyotoarbetet. Enligt yrkande 2 i samma motion bör Sverige verka för att frågan om rätt till klimattullar tas upp i förhandlingarna om ett nytt klimatavtal. Enligt motion 2007/08: MJ449 (v) yrkande 8 bör Sverige agera för att länder snarast ska kunna införa klimattullar gentemot i-länder som vägrar delta i det internationella klimatsamarbetet. USA och Australien har inte antagit Kyotoprotokollet trots att dessa länder står för en betydande del av världens utsläpp och dessutom ökar sina utsläpp. Dessa länders företag gynnas enligt motionen framför t.ex. Europas företag som betalar nationella klimat- och energiskatter.

#### **Utskottets ställningstagande**

Handelspolitiska instrument kan påverka klimatarbetet. Som framhålls i propositionen har Sverige som är en liten och starkt utrikeshandelsberoende nation inte någon anledning att lyfta handelspolitiken som instrument i klimatförhandlingarna, utan bör aktivt motverka att så sker. Risken är att sådana initiativ kan ha protektionistiska syften och därmed inte gagna en effektiv global klimatpolitik. Sverige arbetar aktivt för att nå en större frihandel, bl.a. inom WTO. På initiativ av bl.a. Sverige hölls vid klimattoppmötet på Bali i december 2007 en informell handelsministerdialog för att utröna hur handelspolitiken kan komplettera ansträngningarna att motverka klimatförändringar. Handel bidrar till ekonomisk tillväxt, som skapar resurser för hållbar utveckling. En friare handel är således ett instrument för en hållbar utveckling. En öppnare handel kan bl.a. ge effektivare resursanvändning och spridning av miljövänlig teknologi. Ändamålsenliga miljöregleringar i kombination med friare handel skapar bäst förutsättningar för en hållbar utveckling. Ett ökat välbefinnande leder också till en stigande efterfrågan från konsumenter på miljövänliga varor och tjänster. Som framgår av propositionen driver regeringen frågan att EU i internationella handelsförhandlingar – främst i WTO men även i regionala frihandelsförhandlingar – ska verka för tullfrihet på klimatvänliga varor och tjänster. I WTO pågår, inom ramen för Doha-rundan, förhandlingar om liberalisering av miljövänliga varor och tjänster.



När det gäller länders deltagande i det internationella klimatsamarbetet har Sverige som blivande EU-ordförande ett särskilt ansvar i det arbete som syftar till att få en internationell klimatöverenskommelse på plats vid klimatkonventionens femtonde partsmöte COP 15 i Köpenhamn i december 2009. Sverige ska därför agera konstruktivt och sträva efter att göra framsteg och nå enighet i de frågor som är av betydelse för en sådan överenskommelse. EU bör fullfölja sin ledande roll i de globala förhandlingarna men även välkomna och öppna för ny klimatpolitisk dynamik i de internationella förhandlingarna. Nuvarande kvantitativa åtaganden motsvarar endast ungefär en tredjedel av de globala utsläppen. I praktiken är det därför av avgörande betydelse att få med USA, Kina och Indien på ett nytt klimatavtal eftersom de tillsammans bedöms stå för drygt hälften av de globala utsläppen. Utskottet avstyrker med det anförda motionerna 2007/08:MJ454 (mp) yrkandena 1 och 2 samt 2007/08:MJ449 (v) yrkande 8.

### *Utsläppsminskningar i andra länder*

#### **Propositionen**

Sverige och andra industrialiserade länder måste ta ansvar och bidra till finansieringen av utsläppsminskningar i utvecklingsländer. Det bidrar till tekniköverföring av ny miljöteknik och till att öka förtroendet mellan industri- och utvecklingsländer i det internationella klimatarbetet. Genom internationellt samarbete kan de globala insatserna mot klimatförändringar omfatta mer långtgående åtaganden och genomföras i enlighet med klimatkonventionens princip om kostnadseffektivitet. Mekanismen för ren utveckling (CDM) och de nya mekanismer som integreras i en Köpenhamnsöverenskommelse ges en större roll i den svenska klimatpolitiken. Dessa är viktiga instrument för investeringar i grön teknologi i växande ekonomier och utvecklingsländer. Dessa investeringar bidrar även till att skapa en global utsläppsmarknad där det sätts ett pris på utsläppen även i länder utan bindande åtaganden om utsläppsminskningar. Det möjliggör för snabbt växande länder att inte behöva gå en koldioxidintensiv väg när ekonomin växer, utan i stället välja att undvika att investera sig fast i ett fossilberoende. Det möjliggör för utvecklingsländer att tidigt bygga samhällen med grön teknik och undvika beroende av kolkraft. FN-kontrollen av insatserna säkerställer att de går till åtgärder som annars inte skulle ha blivit av.

#### **Motionerna**

Enligt motion 2007/08:MJ449 (v) yrkande 5 bör ett nytt klimatmål sättas upp, *Begränsad klimatpåverkan i andra länder*. Om vi minskar våra utsläpp i Sverige, men ökar vår import och konsumtion, kan de totala utsläppen orsakade av svenska medborgares och företags konsumtion ändå öka. För att uppnå målet bör Sverige använda sig av Kyotoprotokollets

projektbaserade flexibla mekanismer (CDM/JI). I motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 2 behandlas mål för Sveriges insatser utomlands till 2020. Utsläppen i andra länder bör minska med 13 % i förhållande till hur utsläppen såg ut i den icke handlande sektorn i Sverige 1990. Fokus ska ligga på stöd till klimatarbete i utvecklingsländer. Värdet av olika instrument och metoder för stöd till klimatarbetet i andra länder bör närmare utvärderas. Därefter kan ett förslag presenteras om hur ett mål för Sveriges klimatin-satser i andra länder bör utformas. Enligt motion MJ19 (mp) yrkande 1 bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag om hur en modell som kallas Greenhouse Development Rights (GDR) kan vara vägledande för den svenska klimatpolitiken. Enligt denna modell är det de rika länder-nas uppgift att ta på sig en del av ansvaret för att minska utsläppen även i utvecklingsländer. I motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 6 behandlas teknik-överföring till utvecklingsländer. Sverige bör enligt motionen bl.a. agera för att CDM utvecklas. Regeringen bör aktivt medverka till uppbyggnaden av globala instrument för tekniköverföring. Sverige bör ta initiativet till att, tillsammans med organisationer som FN och Världsbanken, medverka till finansiering av stimulansåtgärder för teknisk utveckling inriktad på utvecklingsländernas förutsättningar. Sverige bör vidare enligt motionen erbjuda sitt aktiva stöd för tekniksamarbetsprogram med snabbväxande eko-nomier t.ex. Kina och Indien.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att Sverige och andra industrialiserade länder måste ta ansvar och bidra till finansieringen av utsläppsminskningar i utvecklingsländer. Som framgår av propositionen bör det svenska programmet för flexibla mekanismer utvecklas för att svara mot de krav som en ambitiös klimatpolitik med syfte att begränsa klimatpåverkan ställer. Sådana ambitioner förutsätter ett internationellt sam-arbete och det svenska ansvaret måste innefatta såväl nationella som internationella åtgärder. De mekanismer som nu föreligger är inte fullkom-liga utan behöver utvecklas och förbättras. Sverige ska bidra till detta arbete genom konkreta pilotprojekt, högt ställda krav och fortsatt engage-mang i det internationella utvecklingsarbetet. Insatserna syftar också till att bidra till uppfyllandet av framtida svenska och internationella klimatåtagan-den samt till att förbättra förutsättningarna för fördjupade åtaganden för länder som tar på sig kvantitativa begränsningar och en överföring av resur-ser till utvecklingsländer i enlighet med de krav en överenskommelse i Köpenhamn kan komma att ställa på ett ambitiöst och långsiktigt interna-tionellt klimatsamarbete. Detta kan ske genom köp av utsläppsrätter samt genom att medverka i och förvärva utsläppsenheter från projekt inom ramen för Kyotoprotokollets projektbaserade flexibla mekanismer JI och CDM och liknande marknadsbaserade flexibla mekanismer upprättade inom FN:s klimatkonvention eller pilotinsatser med syfte att vidareut-

veckla sådana mekanismer. Även s.k. nationella projekt inom ramen för EU:s ansvarsfördelningsdirektiv bör kunna genomföras. Det kan också ske genom överföring av utsläppsutrymme mellan EU-länder. Dessa insatser ska fördelas på bilaterala projekt och deltagande i multilaterala fonder. Insatserna ska kännetecknas av hög kvalitet och utsläppsminskningarna ska vara additionella.

Möjligheterna att göra kopplingar till miljöteknikexport bör som regeringen anför utnyttjas bättre än hittills. För de bilaterala insatserna bör gälla att de inriktas på föredömliga projekt. De länder som dominerar CDM-utbudet, Kina, Indien och Brasilien, bör således kunna komma i fråga men satsningar bör företrädesvis ske i Sydostasien, Latinamerika och Afrika. För Sverige är det angeläget att det särskilda utrymme som öppnas för projekt i de minst utvecklade länderna och i ö-stater som har utvecklingslandsstatus uppmärksammas och tas till vara, vilket bidrar till dessa fattiga länders hållbara utveckling. Krav på kostnadseffektivitet måste upprätthållas. Utskottet ser mycket positivt på att regeringen på ett särskilt sätt uppmärksammar minst utvecklade länder samt ö-stater. Utskottet utgår från att rättvisefrågorna uppmärksammas i arbetet för att bidra till fattiga länders hållbara utveckling.

Regeringen arbetar aktivt för ett ökat internationellt samarbete. Samarbetsavtal har tecknats med USA och Brasilien om teknikutveckling för förnybar energi. Överenskommelser har också ingåtts med Kina om samarbete inom energi- och miljöteknik inklusive hållbar stadsutveckling. Regeringen tillsatte i somras en särskild samordnare för genomförande av det svensk-kinesiska miljötekniksamarbetet enligt de överenskommelser som undertecknades när statsministern besökte Kina i april 2008. Regeringen har även utvecklat ett miljösamarbete med Indien. Sverige inrättade i juni 2008 ett miljö- och energikontor i New Delhi där Exportrådet på uppdrag av regeringen bedriver ett särskilt främjandeprogram. Programmet löper under tre år från oktober 2008 och det fokuserar på stöd till de svenska företag som aktivt vill bearbeta marknaden och ska förmedla kontakter mellan svenska företag och potentiella köpare i Indien. Internationell samverkan är nödvändig för att möta de stora utmaningarna inom miljö- och klimatområdet.

När det gäller finansiering vid exportsatsningar framgår det av propositionen att på många marknader är multilateralt finansierade projektinsatser av stor betydelse för svenskt näringsliv. Projektexportsekretariatet inom UD verkar för att öka svensk projektexport och svenska företags andel av offentligt upphandlade projekt finansierade av bl.a. EU, FN-systemet och internationella finansinstitutioner. Det statligt ägda riskkapitalbolaget Swedfund arbetar med att erbjuda riskkapital och kompetens för investeringar som bidrar till hållbar utveckling i utvecklingsländer. Swedfund tillhandahåller riskkapital i form av aktiekapital, lån, garantier och delfinansiering av leasingavtal.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motion 2007/08:MJ449 (v) yrkande 5, MJ17 (s, v, mp) yrkandena 2 och 6 och MJ19 (mp) yrkande 1.

## EU:s klimatpolitik, handel med utsläppsrätter, CDM-projekt m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om EU:s klimatpolitik och utsläppsmål (s, v, mp), handel med utsläppsrätter (s, v), flexibla mekanismer och CDM-projekt (v, mp).

Jämför reservationerna 43 (s, v, mp), 44 (v), 45 (s, v, mp) och 46 (s, v, mp).

### *EU:s klimatpolitik*

#### **Propositionen**

Beslutet om att genomföra EU:s energi- och klimatpaket innebär att unionen och dess 27 medlemsstater tagit en stor del av det gemensamma men differentierade globala ansvaret för att minska klimatpåverkan till en konkret och handlingsinriktad nivå. De bindande ensidiga målen på energi- och klimatområdena saknar tills vidare internationellt motstycke och vittnar om medlemsstaternas fasta beslutsamhet att minska klimatpåverkan och öka försörjningstryggheten genom ökat samarbete. EU:s beslut manar till internationell efterföljd och ger en god plattform för de fortsatta FN-förhandlingarna med sikte på ett internationellt avtal i Köpenhamn och ligger i linje med Sveriges ambitioner. På det nationella planet förestår nu ett intensivt arbete med att genomföra paketet i nationell lagstiftning. En proposition om vissa ändringar i lagen om handel med utsläppsrätter lämnas till hösten.

Enligt regeringens bedömning bör Sverige aktivt medverka i det internationella arbetet för att koppla ihop olika framväxande handelssystem för utsläppsbegränsningar så att en globalt omfattande handel kan nås på sikt.

#### **Motionerna**

I motion MJ17 (s, v, mp) framhålls att Sverige inom EU ska vara pådrivande för en progressiv klimatpolitik inom unionen (yrkande 9). Vidare bör Sverige kraftfullt understödja EU-ländernas gemensamma pådrivande roll i de globala klimatförhandlingarna (yrkande 10).

EU:s utsläppsmål berörs i ett antal motioner. I motionerna MJ18 (v) yrkande 3 och MJ459 (v) yrkande 1 föreslås att EU till 2020 sänker sina utsläpp med minst 40 % jämfört med 1990 års nivåer. Enligt motion MJ459 (v) yrkande 25 bör regeringen agera för 40-procentiga minskningar av utsläppen inom handelssystemet till år 2020. Enligt motion MJ486 (mp) yrkande 3 bör regeringen verka för att tilldelningen av utsläppsrätter i EU:s handelssystem minskar till en nivå motsvarande en minskning av EU:s inhemska drivhusgasutsläpp med minst 30 % till 2020.

Vidare begärs i motion MJ18 (v) yrkande 2 att Sverige verkar för att det i EU:s budget inrättas en enskild budgetpost för klimatbistånd utanför biståndssatsningarna. EU behöver ta ett större ekonomiskt ansvar för att stödja dem som drabbas värst av klimatförändringarna.

### Utskottets ställningstagande

EU är plattformen för en svensk klimatpolitik som är internationellt samordnad. EU:s handel med utsläppsrätter är ett sätt att på marknadsekonomisk grund minska utsläppen effektivt. Enligt regeringen tar Sverige sin del av ansvaret för att begränsa utsläppen till hållbara nivåer. Sverige ska visa ledarskap både genom det vi gör här hemma, i arbetet inom EU och internationellt. Utskottet ser positivt på att regeringen flyttar fram positionerna och höjer ambitionen i klimatpolitiken.

Som regeringen anför har Sverige internationellt sett har bedrivit en framgångsrik klimatpolitik. Sverige har kunnat bryta det negativa sambandet mellan ekonomisk tillväxt och utsläpp av växthusgaser. Genom att förena ekonomisk tillväxt med miljöhänsyn, kan Sverige vara ett föredöme för många av de utvecklingsländer och snabbt växande ekonomier som eftersträvar en hållbar utveckling. Avsikten är att utveckla Sverige till en förebild för ett modernt klimatanpassat samhälle. Utskottet delar regeringens inställning att Sverige ska ta ledningen både när det gäller vad vi gör här hemma och internationellt. När det gäller den svenska energipolitiken – som hänger samman med klimatpolitiken – ska den bygga på samma tre grundpelare som energisamarbetet inom EU. Politiken syftar till att förena ekologisk hållbarhet, konkurrenskraft och försörjningstrygghet.

Utskottet ansluter sig vidare till regeringens uppfattning att Sveriges nationella klimatpolitik i hög grad bygger på vårt samarbete inom EU. EU:s medlemsländer har en gemensam, ambitiös politik på klimatområdet som syftar till kraftiga utsläppsbegränsningar inom unionen. Sverige är en drivande kraft inom EU i detta sammanhang och som framgår av propositionen avser regeringen att tidigt och fullt ut genomföra beslutade åtgärder. En preliminär överenskommelse nåddes vid Europeiska rådets möte den 12–13 december 2008 för de tre klimaträtsakterna i paketet: direktivet om utsläppshandelssystemet (ETS), beslutet om ansvarsfördelning och direktivet för avskiljning och lagring av koldioxid (CCS). Europaparlamentet röstade den 17 december 2008 ja till överenskommelsen om klimat- och

energipaketet. En liknande överenskommelse nåddes samma dag om direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor. Överenskommelsen om paketet innebar att EU:s 27 medlemsstater till omvärlden signalerade fast beslutsamhet att minska utsläppen med åtminstone 20 % genom bindande restriktioner för medlemsstater och företag. Denna överenskommelse har ingen motsvarighet i övriga världen och ger EU en god plattform, i linje med Sveriges ambitioner, inför de fortsatta förhandlingarna före och under partsmötet i Köpenhamn hösten 2009. Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att motion MJ17 (s, v, mp) yrkandena 9 och 10 kan lämnas utan vidare åtgärd.

Vad gäller EU:s utsläppsmål vill utskottet anföra följande. EU ska minska sina växthusgasutsläpp med 30 % till 2020 jämfört med 1990 inom ramen för ett ambitiöst internationellt klimatavtal. Ansvarsfördelningen lägger för de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln fast hur EU genomför sitt unilaterala mål om att minska växthusgasutsläppen med 20 % samt ramarna för övergången till ett mål på 30 %. Senast tre månader efter att EU signerat ett tillräckligt ambitiöst internationellt klimatavtal ska kommissionen lägga fram förslag till rådet och Europaparlamentet om hur den ytterligare minskningen av utsläppen ska genomföras. Rådet och Europaparlamentet reviderar därefter ansvarsfördelningen och handelsdirektivet genom medbeslutandeförfarande. Det övergripande minskningsmålet fördelas mellan den handlande sektorn och den icke handlande sektorn så att en utsläppsminskning om 21 % ska ske i EU:s handlande sektor och 10 % i EU:s icke handlande sektor fram till 2020 jämfört med 2005 i ett fall utan internationellt avtal.

Utsläppsminskningen som ska åstadkommas i den icke handlande sektorn fördelas mellan de 27 medlemsstaterna med utgångspunkt i respektive medlemsstats BNP per capita. Till skillnad från vad som gäller för EU:s övergripande mål har ansvarsfördelningen mellan EU:s länder inte 1990 års utsläpp som utgångspunkt, utan 2005 års utsläpp. För länder med låg BNP per capita medges begränsningsmål medan de med hög BNP gör åtaganden att minska utsläppen. Ingen medlemsstat ges dock ett mer långtgående reduktionsmål än 20 % och ingen medlemsstat tillåts öka utsläppen med mer än 20 % jämfört med 2005. Ansvarsfördelningen innebär för Sverige ett åtagande att minska utsläppen med 17 % fram till 2020 jämfört med 2005, vilket motsvarar en minskning på ca 25 % jämfört med 1990. Denna fördelning gäller för det fall att ett internationellt klimatavtal inte kan nås. När ett sådant avtal har godkänts ska EU skala upp och fördela sitt nya åtagande mellan medlemsstaterna. Med det anförda avstyrker utskottet motionerna MJ18 (v) yrkande 3, MJ459 (v) yrkandena 1 och 25, samt MJ486 (mp) yrkande 3.

Frågan om föreslagna klimatsatsningar i EU:s biståndsbudget har nyligen behandlats av utrikesutskottet (bet. 2008/09:UU10 *Berättelse om verksamheten i Europeiska unionen under 2008*). I kommissionens årliga politiska strategi för 2010 (KOM(2009) 73) erinrar kommissionen om pre-

sentationen av budgetöversynen 2009. Utrikesutskottet anser att det är viktigt att budgetöversynen prioriteras och får reellt genomslag i EU:s budgetpolitik. Miljö- och jordbruksutskottet noterar för sin del att EU:s budgetöversyn äger fortsatt aktualitet under det svenska ordförandeskapet i EU hösten 2009. Frågan om en särskild budgetpost för klimatbistånd kan i det sammanhanget komma att övervägas. Utskottet föreslår med det anförda att motion MJ18 (v) yrkande 2 lämnas utan vidare åtgärd.

### *Handel med utsläppsrätter och projektbaserade mekanismer (CDM)*

#### **Motionerna**

Enligt motion MJ16 (s) yrkande 6 bör de energiintensiva företagen undantas från EU:s utsläppshandelssystem om de är utsatta för hård konkurrens från delar av världen som saknar liknande utsläppshandelssystem. Samtidigt föreslås att den svenska regeringen driver förslag om global utsläppshandel inom konkurrensutsatta energiintensiva industrier, exempelvis stålindustrin.

I motion 2007/08:MJ449 (v) yrkande 17 om EU:s system för handel med utsläppsrätter begärs att Sverige ska vara drivande för att utsläppsrätterna tilldelas restriktivt och helst via auktionering. Även i motion MJ459 (v) begärs att Sverige agerar för att utsläppsrätter i EU:s handelssystem auktioneras (yrkande 21). Alla utsläppsrätter bör auktioneras ut så att det till skillnad från nu kostar redan från starten 2012. Vidare begärs att Sverige agerar för EU:s medlemsländers rätt till nationella åtgärder inom handelssystemet (yrkande 22). Det är även av största vikt att EU:s medlemsländer garanteras rätt att också införa ytterligare nationella åtgärder mot utsläppen från flyg och andra sektorer inom handelssystemet. Intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem ska kunna användas av medlemsstaterna till klimatanpassade åtgärder dels inom EU, dels i utvecklingsländerna (yrkande 23).

#### **Utskottets ställningstagande**

Vad gäller utsläppsrätter vill utskottet anföra följande. Det viktigaste instrumentet i EU:s klimatpolitik är EU:s system för handel med utsläppsrätter. En nyckel till klimatproblemet är att sätta pris på koldioxidutsläppen och utnyttja markadens krafter. Staters bidrag kommer inte ensamt att vara tillräckligt. För att klara klimatet krävs att betydligt mer resurser mobiliseras från privata investeringar och marknader än från stater.

EU:s utsläppshandelssystem inrättades genom Europaparlamentets och Rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003. Systemet startade den 1 januari 2005. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/101/EG (det s.k. länkdirektivet) möjliggörs en sammanlänkning med Kyotoprotokollets projektbaserade mekanismer: mekanismen för ren utveckling (CDM) och för gemensamt genomförande (JI). EU:s system för han-

del med utsläppsrätter omfattar i dagsläget utsläpp av koldioxid från förbränningsanläggningar för el- och värmeproduktion, oljeraffinaderier, koksverk, järn- och stålverk, cement- och glasindustri, keramisk industri samt massa- och pappersindustri. Systemet omfattar ca 10 800 anläggningar (genomsnitt för 2005–2006). Cirka 40 % av EU:s utsläpp av växthusgaser täcks av systemet. Andelarna varierar beroende på ländernas energibalans och industristruktur. I Sverige omfattas ca 29 % av utsläppen av växthusgaser och ca 700 anläggningar. Åren 2005–2007 var en försöksperiod. Innevarande period, 2008–2012, sammanfaller med Kyotoprotokollets första åtagandeperiod. Den översyn av handelssystemet som gjorts inom ramen för klimat- och energipaketet innebär att handeln vidgas något och att siktlängden bestäms till bortom 2020.

Systemets grund kan sägas vara att utsläpp av växthusgaser från anläggningar som ingår i systemet endast får ske om anläggningen i fråga lämnar utsläppsrätter som motsvarar de faktiska utsläppen till en tillsynsmyndighet. En enskild utsläppsrätt (Emission Unit Allowance, EUA) ger rätt att släppa ut 1 ton koldioxidekvivalenter. En anläggning kan behöva skaffa ytterligare EUA-enheter för att täcka sina utsläpp och får då köpa dem på marknaden. Omvänt kan anläggningen exempelvis genom att vidta åtgärder mot utsläpp få överskott på EUA:s och kan då sälja dem som inte behövs. Det är en fråga för varje företag att avgöra om det är mest fördelaktigt att minska utsläppen eller att köpa utsläppsrätter.

För perioden 2008–2012 tilldelas minst 90 % av utsläppsrätterna gratis eller genom att operatörerna hänvisas till att köpa rättigheterna, t.ex. genom auktion.

EU:s utsläppstak (EU-27) för perioden 2008–2012 ligger på 2 081 miljoner ton per år, eller omkring 2 % lägre än de verifierade utsläppen 2005. Medlemsstaterna utarbetar nationella fördelningsplaner för tilldelning av utsläppsrätter till varje anläggning som omfattas av systemet. Planerna fastställs sedan efter godkännande av Europeiska kommissionen. Den kontrollerar att fördelningsplanerna är förenliga med reglerna för systemet och med den samlade mängden utsläppsrätter inom EU. För handelsperioden 2008–2012 krävde kommissionen neddragningar av medlemsstaternas förslag till nationella fördelningsplaner på totalt 245 miljoner ton eller i genomsnitt 11,6 % jämfört med vad medlemsstaterna hade ansökt om.

Den grundläggande idén med EU:s handelssystem är att möjliggöra handel så att utsläppsreduktioner sker där kostnaden för att minska utsläppen är lägst. Därigenom säkerställs att den handlande sektorns utsläppsbeting uppnås kostnadseffektivt. Det är därför viktigt att det finns goda möjligheter att köpa och sälja utsläppsrätter så att fördelarna med handel förverkligas. Några formella institutionaliserade handelsplatser upprättades dock inte, utan det förutsattes att sådana skulle etableras genom marknadsaktörernas försorg. Så har också skett. Varje medlemsstat är skyldig att upprätta register med uppgifter om anläggningar, utsläpp, innehav av utsläppsrätter m.m.



Handeln med europeiska utsläppsrätter har utvecklats snabbt. Priset på EUA:er var i början av 2008 drygt 22 euro per ton, vilket kan uppfattas som att marknaderna bedömer att det kommer att råda en knapphet på utsläppsrätter under denna handelsperiod och kommande. De utsläppsrätter som nu är i omlopp kan sparas till kommande handelsperioder och innehavaren har där att väga värdet mot innehav i framtiden till användning eller avyttring i dag. Härigenom skapas en effektiv koppling mellan långsiktigt minskande utsläppsutrymme och åtgärder på kort sikt och denna balans återspeglas i prisbildningen. Priset på utsläppsrätter för den senare delen av handelsperioden 2008–2012 ligger i dag högre än priset för utsläppsrätter för leverans under 2008.

Direktivet om ändring av direktiv 2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapens system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser innebär ökad harmonisering på EU-nivå för hur EU:s utsläppshandels-system ska se ut i den tredje handelsperioden, 2013–2020. Ett tak för och fördelning av utsläppsrätterna bestäms på EU-nivå. Detta skiljer sig från den nuvarande fördelningsprocessen, där medlemsstaterna lämnar nationella fördelningsplaner efter vissa kriterier och där planerna slutligen godtas av kommissionen. Auktionering ska vara huvudregel, men viss gratis tilldelning kan fortsätta för vissa anläggningar framför allt för att motverka risken för s.k. koldioxidläckage. Med detta begrepp avses en befärad utflyttning av produktion och/eller investeringar från länder med utsläppsrestriktioner till länder utan sådana restriktioner till följd av de merkostnader som restriktionerna innebär. Systemet breddas med några flera sektorer, bl.a. aluminiumindustri och delar av kemiindustrin samt några flera växthusgaser, nämligen perfluorkolväten och dikväveoxid.

Att luftfarten inkluderas i handelssystemet redan från 2012 har beslutats i ett separat direktiv. Enskilda medlemsstater kan efter godkännande från kommissionen inkludera ytterligare sektorer och anläggningar. Det har också blivit möjligt för medlemsstater att undanta mindre anläggningar med utsläpp under 25 000 ton per år och termisk effekt under 35 MW, men ett villkor är då att motsvarande utsläppsminskning uppnås för dessa anläggningar med andra styrmedel eller åtgärder.

Vad gäller auktionering är det upp till medlemsstaterna att besluta om hur auktionsintäkterna ska användas. En deklaration har dock antagits av EU:s stats- och regeringschefer att medlemsstater är villiga att använda medel svarande mot minst hälften av auktioneringsintäkterna till klimatåtgärder. När ett internationellt avtal är på plats kan de som vill använda en del av auktionsintäkten till att finansiera klimatåtgärder inom ramen för det internationella avtalet.

Företagen i utsläppshandelssystemet ska fortsätta att kunna tillgodogöra sig utsläppsminskningar genomförda i tredjeland genom Kyotoprotokollets projektbaserade flexibla mekanismer CDM och JI. Användningen av CDM/JI i handelssystemet begränsas till de outnyttjade utrymmen som företagen har från handelsperioden 2008–2012 samt ett ytterligare utrymme som defi-

nieras närmare i ett kommittéförfaranden. Syftet med det ytterligare utrym-  
met är att harmonisera utrymmet bland företagen (som för den  
innevarande perioden fick olika utrymmen beroende på vilken medlemsstat  
de befann sig i under 2008–2012) samt att något utöka CDM-utrymmet  
för företagen. Kommittén ska dock begränsa tillskottet så att företagen  
totalt under 2008–2020 får använda CDM/JI motsvarande hälften av  
utsläppsminskningen 2008–2020. Företagen får använda krediter från  
samma projekttyper som accepterades under 2008–2012, det innebär att  
s.k. sänkprojekt tills vidare är uteslutna från EU:s handelssystem. Förbered-  
ande bestämmelser finns för hur nya samarbetsformer och mekanismer  
efter ett internationellt avtal ska kunna beaktas och användas. EU:s system  
för utsläppshandel är genom CDM och JI länkat till omkring 150 länder.  
Kyotoenheter från dessa länder kan i viss begränsad omfattning tillföras  
den europeiska marknaden vilket avsevärt och positivt påverkar systemets  
kostnadseffektivitet. Härtill kommer att direktivet öppnar för länkning till  
andra system som är obligatoriska och har absoluta sammanlagda utsläpps-  
begränsningar. Europeiska kommissionen har i ett aktuellt meddelande  
pekat på de framväxande systemen inom OECD-området som aktuella för  
sådana kopplingar och särskilt nämnt USA och Australien. Sådana kopp-  
lingar kan bli mycket betydelsefulla för utsikterna att få stöd för tillräck-  
ligt långtgående åtaganden och för att öka kostnadseffektiviteten i den  
globala ansträngningen att minska klimatförändringarna.

Utskottet delar uppfattning med regeringen att handelssystemet bör vid-  
gas till att omfatta fler gaser och sektorer och att länkningar bör göras  
med andra framväxande system. Som framhålls i propositionen avser reger-  
ingen att fortsätta vara pådrivande på detta område. Mot bakgrund av det  
anförda anser utskottet att motionerna MJ16 (s) yrkande 6, MJ459 (v)  
yrkandena 21–23 och 2007/08: MJ449 (v) yrkande 17 kan lämnas utan  
vidare åtgärd.

### *Utsläppsrätter i transportsektorn*

#### **Motionerna**

I motion Sk352 (s) yrkande 8 begärs att hela transportsektorn ska omfattas  
av EU:s handel med utsläppsrätter. Genom att lyfta in transportsektorn i  
handeln med utsläppsrätter ska positiva klimateffekter kunna nås.

Enligt motion 2007/08: MJ412 (s) yrkande 2 bör transportererna, i första  
hand tung trafik och flygtransporter, vara nästa sektor som omfattas av  
utsläppshandeln. Det är dock avgörande att transportsektorn får en egen  
”bubbla” för sina utsläpp. Vidare anförs i motion 2007/08: T412 (v)  
yrkande 3 att regeringen i EU bör agera för att transportslag inte omfattas  
av samma system med utsläppsrätter som industrin och energiföretagen.  
Exempelvis flyget bör inte ingå i samma system med utsläppsrätter som

industrin. Även i motion MJ459 (v) yrkande 20 framförs att Sverige bör verka i EU för att flygets möjligheter att köpa utsläppsrätter från andra sektorer begränsas.

### Utskottets ställningstagande

Som utskottet redovisat ovan kommer luftfarten fr.o.m. 2012 att ingå i EU:s system för utsläppshandel. Utskottet delar regeringens bedömning att systemets styrande verkan på sikt bör öka ytterligare. Enskilda medlemsstater kan efter godkännande från kommissionen inkludera ytterligare sektorer och anläggningar. Andra åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfarten behöver övervägas. En möjlighet är att inkludera sjöfart på Europa i EU:s handelssystem för utsläppsrätter. Ett sådant inkluderande vore önskvärt och en fråga som Sverige bör driva. En förutsättning är dock, som regeringen framhåller, att systemet omfattar all sjöfart som ankommer till EU:s hamnar i syfte att bibehålla konkurrensneutralitet för den europeiska sjöfarten.

Vad gäller frågan om handel med utsläppsrätter i luftfarten vill utskottet anföra följande. En överenskommelse träffades i juli 2008 mellan rådet och Europaparlamentet om att införliva flyget i EU:s utsläppshandelssystem. Flyget omfattas av utsläppshandeln fr.o.m. 2012 och detta gäller såväl flygningar inom EU som till och från EU. Den totala tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektorn kommer år 2012 att vara 97 % av medelutsläppen för sektorn 2004–2006. Den årliga tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektorn reduceras därefter till 95 % av medelutsläppen 2004–2006. Av flygutsläppsrätterna kommer 15 % att fördelas genom auktionering och resterande 85 % att delas ut till flygbolagen gratis. Kommissionen räknar med en genomsnittlig fördring av en europeisk flygresa på ca 1 500 km med 4,5 euro vid ett utsläppsrättspris på 30 euro per ton koldioxid.

Utskottet har nyligen behandlat frågan i betänkande 2008/09:MJU26 *Flyget i utsläppshandeln*. Utskottet anförde då bl.a. följande. Som redovisats i propositionen bidrar flygverksamheter till den globala uppvärmningen genom utsläpp av bl.a. koldioxid. Flyget står ännu för en relativt liten andel av de globala utsläppen, men andelen ökar snabbt. Genom att inkludera flygsektorns koldioxidutsläpp i EU:s system för handel med utsläppsrätter kan kostnadseffektiva utsläppsminskningar göras. Utskottet är liksom regeringen positivt till att luftfarten inkluderades i EU:s befintliga system för handel med utsläppsrätter. Handelssystemets huvudsakliga syfte är att nå klimatmålen så kostnadseffektivt som möjligt. I ett gemensamt handelssystem får koldioxidutsläpp från alla ingående sektorer samma pris. Aktörerna inom systemet kommer antingen att vidta utsläppsminskande åtgärder eller betala andra för att vidta sådana åtgärder. Det innebär att utsläppsreduktionerna kommer till stånd där kostnaden för dem är som lägst och att större utsläppsreduktioner kommer att erhållas till samma kostnad. Att inkludera luftfarten i den befintliga utsläppshandeln kan därför

anses vara ett samhällsekonomiskt effektivt sätt att minska luftfartens koldioxidutsläpp. Med hänvisning till sitt tidigare ställningstagande avstyrker utskottet motionerna 2007/08:T412 (v) yrkande 3 och MJ459 (v) yrkande 20. Mot bakgrund av det ovan anförda och med hänvisning till pågående utveckling inom området avstyrks även motionerna Sk352 (s) yrkande 8 och 2007/08: MJ412 (s) yrkande 2.

### *Flexibla mekanismer och CDM (mekanismen för ren utveckling)*

#### **Motionerna**

I motion MJ19 (mp) yrkande 4 anføres att CDM behöver revideras i grunden och tills detta har skett bör det endast användas med måtta och då under förutsättning att de allra högsta kraven – s.k. Gold Standard – uppfylls. Enligt motion MJ459 (v) yrkande 28 bör Sverige agera för att CDM-projekt certifieras både ur miljöhänsedden och ur sociala hänsedden. Detta kan exempelvis göras genom att endast använda projekt som enligt FN klassats som s.k. Gold Standard. Enligt motion MJ486 (mp) bör regeringen genomföra en ordentlig utvärdering av CDM och utveckla andra sätt att bidra till verkliga utsläppsminskningar och hållbar utveckling i utvecklingsländer (yrkande 4). Vidare begärs att de utsläppsrätter som Sverige tilldelas genom de CDM-projekt regeringen investerar i makuleras (yrkande 2). Enligt motion 2007/08: MJ463 (mp) yrkande 10 är det viktigt att både skärpa kriterierna för CDM och att begränsa användningen av dem. Utsläppsmål på EU-nivå bör inte innefatta sankor.

#### **Utskottets ställningstagande**

Vad gäller flexibla mekanismer och CDM-projekt vill utskottet anföra följande. Den reella efterfrågan på utsläppskrediter från CDM och JI skapades efter Kyotoprotokollets ikraftträdande 2005. Redan i slutet av 1990-talet inleddes emellertid en rad pilotprogram för att vinna konkreta erfarenheter av hur projekten kunde utformas och certifieras. Dessa program fick stor betydelse för regelverkets utformning. Även frivilligorganisationer bidrog med analyser och förslag. Resultatet är en ett regelverk som syftar till långtgående insyn och kontroll. Sverige spelade tillsammans med övriga nordiska länder en framträdande roll när denna pilotverksamhet bedrevs, bl.a. genom att medverka till initiativ tillsammans med Världsbanken, Nefco och Europeiska utvecklingsbanken. Hittillsvarande erfarenheter från dessa verksamheter pekar på genomsnittliga åtgärdskostnader på 5–10 öre per kilo koldioxidekvivalent. Marknaden dominerades inledningsvis av statliga program, men EU:s länkdirektiv, som beskrivs längre ned, skapar sedan 2005 också en efterfrågan för dessa krediter hos de företag som omfattas av EU:s handelssystem.

Klimatkompensationen sker genom inköp av FN:s kontrollerade certifierade utsläppsminskningar från CDM-projekt (Clean Development Mechanism/mekanismen för ren utveckling), som är en del av Kyotoprotokollet. Projekten är godkända av FN:s CDM Executive Board. Energimyndigheten ansvarar för förmedlingen och kvalitetskontrollen.

I fråga om utvärdering av CDM har utskottet erfarit att utvärdering och förbättring av systemet ingår i det löpande arbetet som bedrivs för att utveckla mekanismerna, speciellt CDM. Förhandlingar på FN-nivå om flexibla mekanismer kan indelas i dels förhandlingar om förbättringar av de nuvarande mekanismerna inom innevarande åtagandeperiod 2008–2012, dels utveckling av nya mekanismer efter 2012. Flexibla mekanismer kommer att vara en central del av en framtida global klimatöverenskommelse och därför anses det angeläget att dra lärdom av, och bygga vidare på, dagens mekanismer. Vid varje partsmöte mellan Kyotoprotokollets parter (CMP) tar parterna emot rapporter från, och ger rekommendationer till, de FN-tillsatta organen, CDM-styrelsen (CDM EB) respektive övervakningskommittén för JI (JISC). Frågor om mekanismernas förbättring ingår också inom ramen för den översyn av Kyotoprotokollet inför tiden efter 2012 som ska göras enligt Kyotoprotokollets artikel 9. Vid ett partsmöte i Poznan i december 2008 framförde EU önskemål om förbättringar rörande CDM och fick gehör för bl.a. fortsatt säkerställande av miljömässig integritet och ökad transparens i beslutsfattandet.

Vad gäller frågan om ”sänkor” ger klimatkonventionen kolsänkor en relativt framskjuten plats. Konventionens artikel 4.2 ställer krav på att de utvecklade länderna ska vidta lämpliga åtgärder för att lindra klimatförändringarna genom att skydda kollager och förstärka kolsänkor. I Kyotoprotokollet finns mer detaljerade regler för hur upptag och utsläpp av växthusgaser ska bokföras inom ramen för länders åtagande.

Utskottet delar den bedömning som regeringen redovisar i propositionen om att Sverige och andra industrialiserade länder måste ta ansvar och bidra till finansieringen av utsläppsminskningar i utvecklingsländer. Det bidrar till överföring av ny miljöteknik och till att öka förtroendet mellan industri- och utvecklingsländer i det internationella klimatarbetet. Genom internationellt samarbete kan de globala insatserna mot klimatförändringar omfatta mer långtgående åtaganden och genomföras i enlighet med klimatkonventionens princip om kostnadseffektivitet. Mekanismen för ren utveckling (CDM) och de nya mekanismer som integreras i en Köpenhamnsöverenskommelse ges en större roll i den svenska klimatpolitiken. Dessa är viktiga instrument för investeringar i grön teknologi i växande ekonomier och utvecklingsländer. Dessa investeringar bidrar även till att skapa en global utsläppsmarknad där det sätts ett pris på utsläppen även i länder utan bindande åtaganden om utsläppsminskningar. Det möjliggör för snabbt växande länder att inte behöva gå en koldioxidintensiv väg när ekonomin växer, utan i stället välja att undvika att investera sig fast i ett fossilbe-

roende. Det möjliggör för utvecklingsländer att tidigt bygga samhällen med grön teknik och undvika beroende av kolkraft. FN-kontrollen av insatserna säkerställer att de går till åtgärder som annars inte skulle ha blivit av.

Med det anförda avstyrker utskottet motionerna MJ19 (mp) yrkande 4, MJ459 (v) yrkande 28, MJ486 (mp) yrkandena 2 och 4 och 2007/08: MJ463 (mp) yrkande 10.

## Anpassning till ett förändrat klimat

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om myndigheternas ansvar och resurser (s, v, mp), kunskapsunderlag och fortlöpande miljöanalys (s, v, mp), anpassning inom skogsbruket och naturvården (s, v, mp), förebyggande åtgärder mot översvämning (särskilt för Väner och Mälaren), omprövning av vattendomar och strategier för markens infiltration (s, v, mp), ändringar i plan- och bygglagen (s, v, mp) och strandskyddet (mp).

Jämför reservationerna 47 (s, v, mp), 48 (s, v, mp), 49 (mp), 50 (s, v, mp), 51 (s, v, mp), 52 (s, v, mp), 53 (mp), 54 (s, v, mp), 55 (s, v, mp), 56 (s, v, mp) och 57 (s, v, mp).

### *Myndighetsansvar för klimatanpassning*

#### **Propositionen**

Regeringen bedömer att arbetet med anpassning till ett förändrat klimat i Sverige behöver stärkas och samordnas, både på central och regional nivå. Arbetet måste genomsyra hela samhället och integreras i sektorsansvaret.

Vad gäller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps anslag bör enligt regeringens bedömning bidragsprocenten under anslaget 2:2 Förebyggande åtgärder mot jordskred och andra naturolyckor ändras från 80 % till 60 % av åtgärdskostnaden.

#### **Motionerna**

I motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 29 och MJ19 (mp) yrkande 28 begärs att den nyinrättade Myndigheten för samhällsskydd och beredskap får ett utpekat huvudansvar för klimatanpassningsåtgärderna. I motion Fö289 (mp) yrkande 34 begärs att en särskild klimatanpassningsdelegation inrättas i varje län med uppgift att bl.a. stödja kommunernas insatser.

I motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 30 begärs att regeringen återkommer till riksdagen med en samlad bedömning av myndigheternas resursbehov för klimatanpassningsansvar. Flera myndigheter får ett ökat ansvar att svara för samordningen av olika delar av anpassningsåtgärderna. Det är

tveksamt om de av regeringen aviserade medlen är tillräckliga för dessa uppgifter. En liknande begäran om en samlad bedömning av hur förebyggande klimatanpassningsåtgärder ska finansieras framförs i yrkande 35.

I motionerna MJ19 (mp) yrkande 29 och Fö289 (mp) yrkande 6 föreslås att 500 miljoner kronor 2009–2011 avsätts för investeringar i skydd mot naturolyckor med syfte att minska sårbarheten för extrema väderhändelser och långsiktiga klimatförändringar.

### **Utskottets ställningstagande**

Arbetet med att anpassa Sverige till ett förändrat klimat är mycket brett och spänner över hela samhället. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att anpassningen i Sverige behöver stärkas och samordnas, både på central och regional nivå. Den svenska samhällsstrukturen med myndigheter som genomförare av politiken gör det lämpligt att fördela specifika uppdrag gällande klimatanpassning till de myndigheter som närmast berörs. Som redovisas i propositionen bör sektorsmyndigheterna få ett mer uttalat ansvar för anpassning inom sina respektive områden. Utskottet välkomnar därför regeringens avsikt att ge ett antal myndigheter ansvar att initiera, stödja och följa upp klimatanpassningen inom sitt ansvarsområde.

Utskottet delar vidare regeringens uppfattning att det är nödvändigt med en nationell uppföljning dels för att säkra att arbetet med anpassning i de olika sektorerna och regionerna fortskrider, dels för att säkra tvärsektorielt samarbete. Ingen myndighet är naturligt ansvarig för en sådan uppföljning eftersom frågan spänner över hela samhället. Som framgår av propositionen avser regeringen därför att inrätta en nationell kontrollstation för uppföljning av arbetet med klimatanpassning, sammanfallande med nästa klimatpolitiska kontrollstation. Som regeringen framhåller bör arbetet även så långt som möjligt samordnas med uppföljningen som sker inom krishanteringssystemet. Inom ramen för det uppföljande arbetet avser regeringen att ge de myndigheter som har ett ansvar för att viktiga samhällsfunktioner fungerar i uppdrag att rapportera om arbetet inom respektive sektor som ett underlag till den aviserade kontrollstationen.

Det regionala ansvaret faller på länsstyrelserna. I propositionen framhålls att länsstyrelserna får en drivande roll i att hålla ihop arbetet med anpassning i respektive län. Enligt regeringens bedömning är länsstyrelserna med sitt breda ansvarsområde är en lämplig instans för detta. Arbetet bör samordnas med annat relevant arbete på länsstyrelserna, t.ex. de råd för krisberedskap och olyckor som redan finns, vattenmyndigheter m.fl. Förhållandet till regionala sektorsmyndigheter behöver dock klargöras. Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att varje länsstyrelse får möjlighet att bestämma hur organisationen inom länsstyrelsen ska se ut. Även remissinstansernas synpunkter ger stöd för denna uppfattning. En ansvarig funktion bör dock utpekas vid respektive länsstyrelse. Av proposi-

tionen framgår att länsstyrelserna kommer att få i uppdrag att redovisa hur arbetet fortlöper i respektive län som ett underlag inför den aviserade kontrollstationen.

Vad gäller frågan om ett huvudansvar för samordning har den från årsskiftet nya myndigheten för samhällsskydd och beredskap tagit över Statens räddningsverks uppgifter när det gäller verksamheten översvämningar, ras- och skred. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har fortsatt uppdrag att översiktligt kartera översvämningensrisker och stabilitetsförhållanden av ras- och skred i bebyggda områden samt med hänsyn till klimatförändringar. Mot bakgrund av det anförda föreslås att motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 29, MJ19 (mp) yrkande 28 och Fö289 (mp) yrkande 34 lämnas utan vidare åtgärd.

I fråga om myndigheternas resursbehov framgår av propositionen att regeringen gett Länsstyrelsen uppdraget att samordna arbetet på regional nivå med anpassning till ett förändrat klimat. För detta ändamål anvisas 25 miljoner kronor per år för perioden 2009–2011 över anslaget 1:10 Klimatanpassning, utgiftsområde 20. Under 2010 ska den faktiska resursförbrukningen kopplat till uppdraget att samordna det regionala arbetet med att anpassa samhället till ett förändrat klimat följas upp.

Även andra myndigheter har fått utökade anslag för klimatanpassning. Exempelvis kan Livsmedelsverket med ökad kunskap och informationsinsatser riktade till konsumenter och andra aktörer inom livsmedelsindustri och handel bidra till att livsmedelskedjans klimatpåverkan minskar. Regeringen anför att Livsmedelsverkets samordnande och pådrivande roll för livsmedelskedjans klimatpåverkan bör stärkas. I budgetpropositionen för 2009 anslås därför 3 miljoner kronor per år under perioden 2009–2011. Vidare framgår att Livsmedelsverket får i uppdrag att följa upp hur anpassningen av dricksvattensystemet genomförs och tillsammans med berörda myndigheter och andra aktörer se över skydd och kontrollrutiner för framställning och distribution av dricksvatten. Till Livsmedelsverket anslås 2 miljoner kronor 2009 och 4 miljoner kronor för vardera 2010 och 2011.

Vidare har regeringen föreslagit utökade forskningsanslag i frågor som rör klimatanpassning m.m. Som regeringen anför är forskning och kunskapsuppbyggnad centralt för att möjliggöra adekvata anpassningsåtgärder i samhället. I regeringens forsknings- och innovationsproposition *Ett lyft för forskning och innovation* (prop. 2008/09:50) pekade regeringen ut forskning om klimat som ett särskilt prioriterat område. Forskningen om klimat och energi föreslogs få en nivåhöjning med drygt 500 miljoner kronor fram till 2012. Strategiska långsiktiga satsningar ska göras bl.a. på forskning om klimatmodeller, forskning på hållbart nyttjande av naturresurser och på forskning om effekter på naturresurser, ekosystemtjänster och biologisk mångfald. Av forskningspropositionen framgick vidare att det finns ett behov av riktad och mer tillämpad forskning, framför allt när det gäller samhällets sårbarhet inför ett förändrat klimat till stöd för åtgärdsarbetet inom kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter samt för näringsli-



vet. Det gäller bl.a. forskning om risker för översvämningar, ras och skred, påverkan på infrastruktur, risker för dricks- och grundvatten samt ökad spridning av sjukdomar. Ansvariga finansiärer för forskning inom dessa områden är främst Formas, Naturvårdsverket och Energimyndigheten. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2008/09: UbU4, rskr. 2008/09:160). Med det anförda avstyrker utskottet motion MJ17 (s, v, mp) yrkandena 30 och 35.

Vad gäller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps anslag för förebyggande åtgärder mot jordskred och andra naturolyckor ansluter sig utskottet till regeringens bedömning att bidragsprocenten under anslaget 2:2 Förebyggande åtgärder mot jordskred och andra naturolyckor bör ändras från 80 % till 60 % av åtgärdskostnaden. Anslaget 2:2 Förebyggande åtgärder mot jordskred och andra naturolyckor gör stor nytta och fungerar bra. Bidraget medför att många åtgärder som inte skulle ha kommit till stånd kan genomföras. Regeringen aviserar att en ändring bör ske i budgetpropositionen för 2010. Motivet är principen om eget ansvar.

Utskottet delar vidare regeringens uppfattning att grundprincipen bör vara att den som har nytta av åtgärden också tar den största delen av kostnaden men att det i vissa fall kan finnas skäl att staten delfinansierar åtgärder. Kommunerna har möjlighet att ansöka om medel från anslaget 2:2 Förebyggande åtgärder mot jordskred och andra naturolyckor. Regeringen har mot bakgrund av Klimat- och sårbarhetsutredningens slutsatser i budgetpropositionen utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap, föreslagit att medel bör tillföras anslaget 2:2 Förebyggande åtgärder mot jordskred och andra naturolyckor 20 miljoner kronor 2010 och 2011 för att stärka samhällets förmåga att motstå översvämningar, ras och skred. Riksdagen har beslutat om anslaget 2:2 Förebyggande åtgärder mot jordskred och andra naturolyckor för budgetåret 2009 (prop. 2008/09:1, bet. 2008/09:FöU1, rskr. 2008/09:119). Utskottet avstyrker med det anförda motionerna MJ19 (mp) yrkande 29 och Fö289 (mp) yrkande 6.

### *Kunskapsförsörjning och fortlöpande miljöanalys*

#### **Propositionen**

Enligt regeringens bedömning är ett bra dataunderlag en förutsättning för ett bra anpassningsarbete. Dataunderlaget som används för bedömning av risker och planering av åtgärder behöver förbättras vad gäller höjddata samt ras och skred, särskilt i Göta älvdalen.

Vidare bedömer regeringen att verksamhetsområdet fortlöpande miljöanalys vid Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) bör utvecklas för att mot bakgrund av ett förändrat klimat möta framtida krav på insamling, analys och tillhandahållande av miljödata. Synteser bör eftersträvas och beslutsunderlag tillhandahållas som möjliggör en bedömning av nyttjandet av naturresurser, vidtagna åtgärder samt eventuella miljökonsekvenser av dessa.

Målet bör vara att bidra till de nationella miljö kvalitetsmålen, till det internationella miljö samarbetet och till underlag för strategiska beslut inom berörda sektorer.

### **Motionerna**

I motion Fö289 (mp) föreslås att SMHI får ansvar för kunskapsförsörjningen om klimatförändringar och att institutet bör skapa en förstärkt informationsfunktion gentemot olika grupper, särskilt kommuner, sektorsmyndigheter och länsstyrelser (yrkande 36). Vidare bör SMHI få i uppdrag att föreslå hur ett ökat tillgängliggörande av data genom återanalys och digitalisering kan komma till stånd (yrkande 56) och att beskriva hur tillgången till klimatologiska parametrar med högre geografisk upplösning kan förbättras genom ett tätare observationsnät, alternativt andra åtgärder (yrkande 57). SMHI bör dessutom få i uppdrag att i samråd med Jordbruksverket, SGU, Skogsstyrelsen och Socialstyrelsen utreda möjligheterna att utöka varningssystemen för extremväder och att införa sådana system där så är lämpligt (yrkande 55).

Vad gäller klimatförändringarnas effekter på människors hälsa bör regeringen enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 40 ge Socialstyrelsen i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för kommuners och landstings beredskap för bl.a. värmeböljor och infektionssjukdomar samt andra hälso-relaterade effekter.

I motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 31 och MJ19 (mp) yrkande 31 begärs att Naturvårdsverket ska ha ett fortsatt huvudansvar för miljöanalys. Regeringen har i propositionen föreslagit att i stället ge Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) ansvaret för att möta framtida krav på insamling, analys och tillhandahållande av miljödata. Motionärerna anser att de olika lärosätenas respektive kompetenser bäst tas till vara om Naturvårdsverket även fortsättningsvis har huvudansvaret för att ta in den kompetens som behövs för att tillhandahålla sakligt underlag för miljöanalys.

### **Utskottets ställningstagande**

Vad gäller förbättrat kunskapsunderlag och information om klimatförändringar och anpassningsarbetet vill utskottet anföra följande. Naturvårdsverket, Boverket, SMHI, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och SGI har satt upp en webbportal om anpassning till ett förändrat klimat. Syftet med portalen är att förmedla den samlade kunskap som finns i dag om sårbarhet och anpassning. Myndigheterna vill sprida information till stöd för de som arbetar med att anpassa samhället till konsekvenserna av ett förändrat klimat, både på kort och på lång sikt. Portalen utgör ett stöd för kommuner och länsstyrelser inom verksamheter som rör bl.a. fysisk planering, räddningstjänst, beredskap, energiförsörjning, jordbruk, skogsbruk m.m. Som redovisas i propositionen har den höjddatabas som finns i dag inte tillräcklig noggrannhet för nödvändiga analyser. Databasen har ett

medelfel i höjddled på ca 2,5 meter och är svår att använda ens som grund för översiktliga karteringar. En förbättrad databas är en förutsättning för att man bättre ska kunna bedöma effekterna av t.ex. översvämningar, speciellt i flacka områden och för att kunna vidta kostnadseffektiva och relevanta åtgärder. Lantmäteriet har fått i uppdrag att ta fram en ny nationell höjddatabas med tätare och noggrannare höjddata. För detta ändamål avsätts 40 miljoner kronor per år under en treårsperiod.

I enlighet med Klimat- och sårbarhetsutredningens förslag gav regeringen Energimyndigheten i regleringsbrevet för 2008 i uppdrag att efter samråd med Svenska kraftnät analysera energisektorns sårbarhet för framtida extrema väderhändelser som stormar, översvämningar, ras och skred och föreslå åtgärder att vidta på statlig, kommunal respektive privat nivå. Särskilt beaktas störningar för tredje man. Utskottet har vidare erfarit att också Svenska kraftnät i sitt regleringsbrev för 2008 fick i uppdrag att se över hur dammsäkerheten och risken för översvämningar påverkas av en klimatförändring, kartlägga sårbarheten hos dammar i riskklass I och II samt att i samarbete med gruvindustrin analysera gruvdammar i ljuset av ett förändrat klimat.

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att en mycket viktig del i arbetet med att anpassa samhället till ett förändrat klimat är tillgången och tillgängligheten till kunskap. Tillgängligheten till tillförlitliga och användbara meteorologiska och hydrologiska data är en viktig förutsättning för planering och beslut inom en rad samhällsområden. Som ovan redovisats pågår vid ett antal myndigheter arbete med att förbättra och förmedla kunskapsunderlag. Utskottet föreslår mot bakgrund av det anförda att motion Fö289 (mp) yrkandena 36 och 55–57 lämnas utan vidare åtgärd.

Vad gäller kunskapsunderlag relaterat till hälsofrågor framgår av propositionen att regeringen avser att ge Socialstyrelsen, Smittskyddsinstitutet och SVA i uppdrag att i samarbete följa och analysera utvecklingen hos nya och kända smittsamma sjukdomar till följd av klimatförändringar. Myndigheterna bör vid behov föreslå åtgärder för att upprätthålla en god beredskap avseende smittskydd och andra motåtgärder. I uppdraget bör också ingå att utarbeta kunskapsunderlag för fortbildning av bl.a. hälso- och sjukvårdspersonal samt att informera om ökade risker för smittspridning till följd av klimatförändringar. Dessutom avser regeringen att ge Socialstyrelsen i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för kommuners och landstings beredskap för värmeböljor. Utskottet bedömer att det som efterfrågas i motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 40 i huvudsak kan anses tillgodosett. Motionen bör därför lämnas utan vidare åtgärd i den berörda delen.

I fråga om miljöanalys har Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) regeringens uppdrag att genom fortlöpande miljöanalys följa växlingar i miljöns tillstånd, värdera problem och lämna underlag för ett hållbart nyttjande av naturresurserna. Fortlopande miljöanalys bedrivs i elva program som relaterar till de svenska miljö kvalitetsmålen. SLU svarar genom sin fortlöpande

miljöanalys för en stor del av den svenska miljöövervakningen, bl.a. på uppdrag från Naturvårdsverket. Arbetet omfattar bl.a. Nationell inventering av landskap i Sverige (NILS) och Riksinventering av skog (RIS), sjöar och vattendrag samt jordbruksmark genom rikstäckande nationella program, växt- och djurarter genom ArtDatabanken. SLU är vidare nationellt ansvarig statistikmyndighet för skogstaxering. Som redovisas i propositionen anslås för en breddad datainsamling, metodutveckling och ett utvidgat uppdrag vad gäller analysverksamheten till SLU för fortlöpande miljöanalys 40 miljoner kronor 2009 och 45 miljoner kronor per år 2010 och 2011.

Utskottet instämmer i regeringens uppfattning att den fortlöpande miljöanalysen bör utvecklas till att omfatta, förutom ren övervakning av miljö-tillstånd, ett helhetsperspektiv på nyttjande av jordbruksmark, skog och vatten, vidtagna åtgärder och troliga konsekvenser av dessa. SLU bör i ökande grad samverka med andra lärosäten för att ta fram prognoser som återspeglar förändringar i miljön bl.a. som en konsekvens av klimatförändringar, men även med utgångspunkt i vidtagna åtgärder – såväl inom enskilda program som programövergripande. Nya vetenskapliga och tekniska metoder måste integreras i den fortlöpande miljöanalysen. Fortlöpande miljöanalys utgör också en unik resurs för forskningen, där fördjupningsstudier baserade på miljöövervakningsdata skulle kunna göras i högre grad än i dag. Forskningsresultaten kan i sin tur identifiera behov av att i tid vidta förebyggande insatser. Med det anförda avstyrks motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 31 och MJ19 (mp) yrkande 31, i den mån de inte kan anses tillgodosedda.

*Anpassning inom skogsbruket m.m.*

### **Propositionen**

För att möjliggöra en anpassning av skogsbruket till ett förändrat klimat bedömer regeringen att en ökad kunskap om klimatförändringarnas effekter på skogens tillväxt och skador orsakade av vilt, storm, brand, svampar och insekter samt de ekonomiska effekterna av dessa skador är betydelsefull. Rapportering, uppföljning och utvärdering av skogens tillväxt och skador på skogen är en viktig del i kunskapsuppbyggnaden. Samtidigt behövs ökade insatser för att stärka kunskaperna om klimatscenarier och effekter på skogsekosystemen, skogstillståndet, utbud av skogsprodukter och ekosystemtjänster samt hur detta kan påverka behovet av anpassning av skogsskötseln.

Regeringen bedömer även att kunskapen om klimatförändringarnas effekter på biologisk mångfald och ekosystemtjänster bör öka. Åtgärder för att följa och begränsa de negativa effekterna bör utredas.

## Motionerna

I motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 41 och i motion Fö289 (mp) yrkande 14 begärs att Skogsstyrelsen ges i uppdrag att ta fram förslag på hur man kan möta det förändrade klimatets direkta påverkan på skogsproduktionen och hur skogsbruket redan i dag kan förbereda sig för detta, t.ex. genom ökad andel inslag av löv och minskad kalhyggesavverkning.

Enligt motion M19 (mp) yrkande 27 finns ett behov av att slå vakt om och återupprätta ekosystemens resiliens. En aktiv politik för att minska sårbarheten innebär att arbeta för att slå vakt om och återupprätta ekosystemens resiliens, dess naturliga förmåga att hantera förändringar. Detta ger i sin tur minskad sårbarhet för mänskliga samhällen.

## Utskottets ställningstagande

Vad gäller skogsbrukets anpassning till ett förändrat klimat vill utskottet anföra följande. Skogsbruket behöver anpassas till klimatförändringarna för att kunna fortsätta att vara en resurs som på ett långsiktigt hållbart sätt levererar de nyttigheter vi behöver. Dessa förändringar sker successivt och med tanke på skogsbrukets långa omloppstider är det betydelsefullt att bygga upp kunskap som gör det möjligt att vidta lämpliga anpassningsåtgärder i tid. På grund av den osäkerhet som råder om hur klimatförändringarna kommer att påverka varje region är det dock inte möjligt att i dag förutse exakt vilka skogliga anpassningsåtgärder som är lämpliga. Ett hållbart skogsbruk har också en viktig roll när det gäller att mildra klimatförändringarna genom bindning av koldioxid och som producent av förnybara material och bioenergi, vilket innebär att anpassningsåtgärder inom skogsbruket dessutom är viktiga för att minska de totala utsläppen av växthusgaserna.

I proposition *En skogspolitik i takt med tiden* (prop. 2007/08:108) redovisade regeringen ett antal åtgärder som ska ge bättre underlag för hur den skogliga produktionen kan öka inom befintlig lagstiftning. I propositionen aviserades också ett antal uppdrag för att bedöma olika åtgärder som har bäring på anpassning av skogsbruket till ett förändrat klimat. Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens proposition (bet. 2007/08:MJU18, rskr. 2007/08:244). Som framgår av propositionen har regeringen för avsikt att återkomma med en samlad bedömning av behovet av en översyn av skogsvårdslagen och tillhörande regelverk när resultatet av dessa uppdrag och flera av de uppdrag som ges till olika myndigheter inom ramen för föreliggande proposition finns redovisade

Skogsstyrelsen och Sveriges lantbruksuniversitet har i dag i uppdrag att rapportera, följa upp och utvärdera skador orsakade av vilt, storm, insekter m.m. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att det är viktigt att höja kunskapen om hur framtida klimatförändringar kan påverka tillväxt, kvalitet och skador på skogen från storm, brand, vilt, svampar och insekter. Ökade insatser behövs därför i fråga om kunskapsuppbyggnad kring

klimatscenarier och den påverkan de kan leda till på skogsekosystemen och skogstillståndet samt hur detta kan påverka trädslagsval, val av plantmaterial eller andra behov av anpassning av skogsskötseln. Av propositionen framgår att Skogsstyrelsen och SLU vid sidan av befintliga uppdrag bör bygga upp kunskapen kring klimatscenarier och effekter på ekosystem och skogsproduktion samt fortlöpande utveckla verksamheten för att möta de behov som klimatförändringarna skapar.

Som framhålls i propositionen är kunskapen om hur klimatförändringarna påverkar skogen och skogsekosystemen fortfarande begränsad, bl.a. vad gäller skötsel av löv och blandbestånd, genetiska variationer hos skogs-träd, vindskador och skogsbränder, skadegörarens populationsdynamik och metoder för att underlätta drivning och minimera skador på otjälad mark. Det finns därför ett behov av uppföljning och långsiktiga försök, bl.a. när det gäller skötselsätt och trädslagsval som en förutsättning för forskning inom dessa områden. Utskottet delar regeringens syn att det behövs mer forskning för att klargöra sambanden mellan klimatförändringar, skogstillståndet, skogsskötsel, påverkan på tillväxt och kvalitet samt skador. I propositionen *Ett lyft för forskning och innovation* (prop. 2008/2009:50) presenterade regeringen förslag till ytterligare satsningar på forskning om ett hållbart utnyttjande av naturresurser. Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag (bet. 2008/09:UbU4, rskr. 2008/09:160). I likhet med regeringen anser utskottet att det behövs forskning om ett långsiktigt och mångfunktionellt skogsbruk, bl.a. med utgångspunkt i klimatförändringarna. Inom ramen för dessa satsningar pekar regeringen på behovet av forskning om effektivare produktionsmetoder, skogsförnyring och skogsskötselsystem samt om avverkning på otjälad mark. En sådan forskning kommer att utgöra en viktig grund för den bredare kunskapsuppbyggnad som också behövs och för information om lämpliga anpassningsåtgärder liksom för en framtida eventuell översyn av skogsvårdslagstiftningen och tillhörande regelverk. Mot bakgrund av det anförda föreslår utskottet att motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 41 och Fö289 (mp) yrkande 14 lämnas utan vidare åtgärd.

Vad gäller klimatförändringarnas effekter på biologisk mångfald och ekosystemtjänster gör utskottet samma bedömning som regeringen, nämligen att det behövs ökad kunskap och att åtgärder för att följa och begränsa de negativa effekterna bör utredas. Det är i de flesta fall ofta svårt att med nuvarande kunskap kunna beskriva hur markanvändning, skötsel och skydd av naturmiljön och biologisk mångfald bör förändras med hänsyn till klimatförändringarna.

De areella näringarna måste i högre utsträckning använda klimatsmarta metoder som samtidigt värnar den biologiska mångfalden. Dessa metoder bör minimera utsläppen av växthusgaser samtidigt som de möjliggör en starkare resiliens hos ekosystemen, för att säkerställa ekosystemens möjligheter att leverera nödvändiga ekosystemtjänster för samhället, inte minst i klimathänseende. För att säkerställa den biologiska mångfalden och förmå-

gan hos ekosystemen att kunna leverera ekosystemtjänster i ett förändrat klimat är det nödvändigt att utveckla grön infrastruktur med exempelvis spridningskorridorer och nyckelbiotoper som knyter ihop skyddade områden i landskapet. En sådan grön infrastruktur ökar inte minst ekosystemens möjligheter till anpassning till ett förändrat klimat med fortsatt förmåga till kollagring.

Utskottet noterar att värdet av insatser för den biologiska mångfalden inom skogs- och jordbruk har lyfts fram allt tydligare under senare tid. Jord- och skogsbrukets metoder har utvecklats och landsbygdsprogrammet för Sverige 2007–2013 har skapat förbättrade förhållanden för den biologiska mångfalden. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att denna utveckling är positiv och måste fortsätta.

Av propositionen framgår att regeringen avser att uppdra åt Naturvårdsverket i samråd med SLU och övriga berörda myndigheter att redovisa förväntade förutsättningar att bibehålla en gynnsam bevarandestatus i ett förändrat klimat för ett representativt urval lämpliga indikator- eller nyckelarter. Förutsättningarna att bibehålla resiliens, viktiga funktioner och gynnsam bevarandestatus i ett förändrat klimat för ett representativt urval ekosystem eller naturtyper ska också redovisas liksom förslag till anpassningsåtgärder för att säkra dessa förutsättningar med beaktande av markanvändningen. I uppdraget bör enligt regeringens mening ingå att föreslå hur man på ett kostnadseffektivt sätt ska kunna följa och planera för förändringar över tiden i utbredning av ekosystem och arter och hur redan existerande system kan utvecklas ytterligare, t.ex. SLU:s fortlöpande miljöanalys. Goda spridningsmöjligheter för arter är nödvändiga för att olika ekosystem och arter ska kunna anpassa sig till ett förändrat klimat. Detta kan åstadkommas genom väl planerat områdesskydd i kombination med restaureringar, naturvårdsåtgärder i det brukade landskapet och hållbart nyttjande av naturresurser. Utskottet har erfarit att regeringen avser att återkomma med förslag till åtgärder i detta avseende inom ramen för den planerade propositionen för områdesskydd i juni 2009.

Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att kunskaperna om klimatförändringarnas effekter på biologisk mångfald och ekosystemtjänster bör öka och att åtgärder för att följa och begränsa de negativa effekterna bör fortsatt utredas. Med det anförda föreslås att motion M19 (mp) yrkande 27 lämnas utan vidare åtgärd.

*Ändringar i plan- och bygglagen m.m.*

### **Propositionen**

Enligt regeringens bedömning bör behovet av ett tillägg av termerna ”ras” och ”skred” i plan- och bygglagen analyseras närmare. I samband med analysen bör termerna definieras och förhållandet till termen ”olyckor” utredas.

Vidare bör utredas om det är lämpligt att, genom ändringar i plan- och bygglagen i första hand, ge kommunerna rätt att utföra åtgärder på annans mark för att skydda omgivande bebyggelse.

### **Motionerna**

I motion MJ17 (s, v, mp) begärs att regeringen ska återkomma till riksdagen med en analys och vid behov förslag om lagreglering av likställighetsprincipen vid kommunal finansiering av förebyggande åtgärder på enskilt ägda fastigheter (yrkande 33). I dag råder det oklarheter kring vad kommuner får och kan göra när det gäller befintlig bebyggelse. Vidare begärs att Boverket ska ges i uppdrag att i samverkan med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och andra berörda myndigheter upprätta allmänna råd angående åtgärder för skydd av befintlig bebyggelse mot översvämning, ras, skred och erosion samt förhindra vatteninträngning i avloppssystem (yrkande 39). Kommunernas ansvar för detaljplaner och bygglov bör utökas till 20 år vad gäller skadeståndsansvar för översvämning, ras, skred och erosion gentemot enskilda och företag (yrkande 34).

Vidare begärs i yrkande 36 att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag till förändring av plan- och bygglagen så att det blir obligatoriskt för kommunerna att upprätta klimat- och sårbarhetsplaner. Kommunerna måste börja planera utifrån de kommande klimatförändringarna samtidigt som de arbetar för att minska klimatpåverkande utsläpp. I motion MJ19 (mp) yrkande 32 framförs ett liknande förslag.

Vad gäller skydd av strandnära områden anförs i motion MJ19 (mp) yrkande 33 att länsstyrelsernas rätt att upphäva planer som strider mot strandskyddet måste stärkas.

### **Utskottets ställningstagande**

En omfattande översyn av PBL har genomförts under ett antal år och en proposition benämnd *Plan- och byggprocesser m.m.* har aviserats till juni 2009. Enligt vad utskottet erfarit har denna proposition en bred inriktning och kan direkt eller indirekt komma att beröra vissa av de frågor som tas upp i motionerna ovan.

Avseende Klimat- och sårbarhetsutredningens förslag att man i PBL bör ge kommunerna rätt att utföra vissa åtgärder på annans mark för att skydda omgivande bebyggelse berör detta förslag de problemställningar som PBL-kommittén tog upp när det gäller genomförande av skydds- och säkerhetsåtgärder utanför den egna tomten. Utskottet delar regeringens uppfattning att det redan i dag finns möjligheter enligt PBL att skaffa sig rätt att utföra åtgärder på någon annans mark. För det första kan kommunen skaffa sig en sådan rätt genom beslut om ändring av detaljplanen. Det finns också möjligheter för fastighetsägare att genomföra vissa åtgärder genom samverkan. Som regeringen framhåller i propositionen kräver införandet av ytterligare möjligheter för kommunerna att vidta åtgärder på



någon annans mark en djupare rättslig analys av utredningens förslag. Bland annat behöver det utredas hur förslaget bör formuleras och i vilken lagstiftning förslaget bör placeras. Frågan berör även andra lagar än PBL.

Vad gäller frågan om allmänna råd för att förebygga skador på bebyggelse noterar utskottet att kommunen har det primära ansvaret för plan- och bygglovsgivningen och har därmed ett avgörande inflytande över bebyggelsens lokalisering. Kommunen har också kännedom om förhållandena på platsen. Utskottet instämmer i regeringens uppfattning att kommunen därför är den lämpligaste instansen att ta beslut om och åtgärda riskerna för naturolyckor. Utskottet har erfarit att regeringen i budgetpropositionen för 2010 avser att återkomma i frågan. Som framgår av propositionens avsnitt om lokalt och regionalt klimatarbete anser regeringen att det är angeläget att på ett bättre sätt integrera ett förebyggande klimatanpassningsarbete i den fysiska planeringen och att åtgärder för klimatanpassning också redovisas i samband med upprättande av detaljplan. När det gäller kunskapsunderlag för lokalisering har Myndigheten för samhällsskydd och beredskap tagit över Statens räddningsverks uppgifter inom verksamheten översvämningar, ras och skred. Myndigheten har fortsatt uppdrag att översiktligt kartera översvämningrisker och stabilitetsförhållanden med hänsyn till risken för ras och skred i bebyggda områden samt med hänsyn till klimatförändringar. Utskottet anser i likhet med regeringen att behovet av en översyn av redan utförda karteringar, med beaktande av förändringar i klimatet, bör klargöras. Därefter bör kompletteringar göras. Vad gäller ökad samordning av infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplaneringen kommer denna fråga att beröras i den aviserade propositionen om en ny plan- och bygglag.

Gällande preskriptionstiden för kommunernas ansvar för skador till följd av att kommunen inte tillräckligt har beaktat riskerna för översvämningar, ras, skred och erosion bedömer regeringen att en förlängd preskriptionstid inte är motiverad i detta läge. Utskottet instämmer i regeringens uppfattning att frågan behöver föregås av en djupare rättslig analys och att frågan torde ha alternativa lösningar som behöver utredas. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motion MJ17 (s, v, mp) yrkandena 33, 34 och 39.

I fråga om lokala klimat- och sårbarhetsplaner, som tagits upp i två motioner, vill utskottet anföra följande. Ett framgångsrikt klimatarbete förutsätter bred delaktighet av samhällets olika aktörer. Länsstyrelser och kommuner är, tillsammans med de regionala självstyrelseorgan och samverkansorgan som etablerats i delar av landet och där övertagit delar av länsstyrelsernas planeringsansvar, viktiga i arbetet med att genomföra den nationella klimatstrategin på regional och lokal nivå. Utskottet anser i likhet med regeringen att ett långsiktigt strategiskt klimat- och energiarbete på lokal- och regional nivå fyller en viktig funktion.

I länsstyrelsens instruktion finns numera energi och klimat upptaget som en långsiktigt uppgift. Genom 2008 års regleringsbrev fick länsstyrelserna ett mer uttalat ansvar för att samordna och driva på det statliga, regionala klimat- och energiarbetet i samråd med berörda lokala, regionala och nationella aktörer. Länsstyrelserna har därmed i uppdrag att konkretisera arbetet med regionala klimat- och energistrategier genom att planera och genomföra insatser och åtgärder i samverkan med berörda aktörer. Syftet är att nå en bättre samordning av klimat-, energi-, transport- och samhällsplanering på regional och lokal nivå. I uppdraget ingår även att stödja näringslivets och kommunernas klimat- och energiarbete. Länsstyrelserna har även i uppdrag genom regleringsbrevet att redovisa hur de klimat- och energipolitiska målen får genomslag i kommunernas översikts- och detaljplaner. Som regeringen anför utgör länsstyrelsernas arbete med regionala klimat- och energistrategier början på ett långsiktigt arbete för att implementera den nationella klimat- och energipolitiken genom ett strategiskt, sammanhållet regionalt och lokalt arbete i hela landet. Utskottet ser positivt på att flera länsstyrelser på eget initiativ redan påbörjat ett arbete för att stödja och driva på kommunerna att utveckla lokala klimat- och energistrategier

Kommunerna har det samlade ansvaret lokalt för att åstadkomma en god livsmiljö. De har vidare ansvaret för att anpassa och omsätta de nationella målen på lokal nivå och många kommuner driver också ett aktivt klimatarbete och formulerar ambitiösa lokala klimatmål. Genom lokala mål och åtgärdsprogram, genom myndighetsarbete vid tillämpningen av bl.a. miljöbalken och plan- och bygglagen, genom offentlig upphandling och genom åtgärder i den egna verksamheten spelar kommunerna en viktig roll för att nå det övergripande klimatmålet.

Kommunerna har stor möjlighet att påverka samhällsplaneringen genom att de har ansvaret för planeringen av mark- och vattenanvändningen på lokal nivå. I vissa kommuner har det nationella klimatmålet gjort tydligt avtryck i den fysiska planeringen – i översiktsplaner och detaljplaner. Klimatmålet har bl.a. resulterat i en medveten strategi för en omställning till hållbar energiförsörjning i nya och befintliga bostadsområden.

Utskottet delar regeringens syn på att klimatfrågan behöver få större genomslag i samhällsplaneringen. Utskottet har inhämtat att denna fråga kommer att uppmärksammas inom ramen för den kommande PBL-propositionen.

Utskottet delar vidare regeringens uppfattning att det, parallellt med förebyggande insatser för att minska klimatpåverkan, är viktigt att integrera ett förebyggande klimatanpassningsarbete i den fysiska planeringen för bebyggelse och infrastruktur. Behovet av att planera för klimatanpassningsåtgärder är stort. Boverket har enligt regleringsbrevet för 2008 regeringens uppdrag att ta fram vägledning och stöd för klimatanpassning i planering och byggande. Uppdraget ska slutredovisas för regeringen den 1 juni 2009.

Vidare bör, enligt utskottets mening, framhållas att det samtidigt är viktigt att kommunerna på bred front tar ett helhetsgrepp på klimatproblematiken. I likhet med länsstyrelsernas arbete med regionala klimat- och energistrategier bör, som redovisas i propositionen, samtliga kommuner uppmuntras att utveckla lokala klimat- och energistrategier som visar hur klimatpåverkan kan minska genom att energianvändning och transportbehov minimeras. Vidare bör länsstyrelserna som en del av sitt regionala klimat- och energiarbete stödja kommunerna att utveckla lokala klimat- och energistrategier, vilket har förtydligats i regleringsbrevet för 2009.

Frågan om en förändring av plan- och bygglagen som gör det obligatoriskt för kommunerna att upprätta klimat- och sårbarhetsplaner har nyligen behandlats av civilutskottet i bet. 2008/09:CU30 *Plan- och byggfrågor*. Civilutskottet avstyrkte motionen med hänvisning till kommande ställningstaganden och förslag från regeringen. Utskottet har ingen annan uppfattning än den av civilutskottet framförda. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslås att motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 36 och MJ19 (mp) yrkande 32 lämnas utan vidare åtgärd.

Vad gäller begäran om att stärka länsstyrelsernas rätt att upphäva planer som strider mot strandskyddet har en likalydande motion nyligen behandlats av utskottet i bet. 2008/09:MJU13 *Strandskyddet och utvecklingen av landsbygden m.m.* Utskottet föreslog då att motionen skulle lämnas utan vidare åtgärd. Utskottet vidhåller sitt ställningstagande och avstyrker därmed motion MJ19 (mp) yrkande 33.

### *Förebyggande åtgärder mot översvämning och naturolyckor*

#### **Motionerna**

Ett flertal motioner tar upp frågor som berör vattenflöden i bl.a. Väner och Mälaren. Enligt motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 32 bör olika förslag till hur man ska förhindra skador med anledning av höga vattenflöden i Väner och Göta älv utredas närmare. I motion MJ19 (mp) yrkande 30 begärs en samlad utredning för möjligheter till avledning av vatten från Väner. Även i motion MJ18 (v) yrkande 18 (delvis) (om åtgärder för en miljöinriktad sjöfart) anförs att ett förväntat utskov från Väner bör utredas närmare. Motion MJ11 (v) yrkande 35 tar upp frågan om klimatanpassning av Mälaren och Väner. Det finns behov av att bygga ut kanalen för att klara större utskov, dvs. större vattenflöde från Mälaren till Östersjön. Även från Väner behöver ett större utskov skapas men först måste olika lösningar utredas. I motion Fö289 (mp) yrkande 24 begärs att regeringen ordnar avvattningmöjligheter för att minska riskerna för översvämningar i Väner och Mälaren. Läget kring Mälaren är brådskande. Enligt motion Fö289 (mp) yrkande 8 bör SMHI ges i uppdrag att i samarbete med

berörda intressenter undersöka möjligheten att ytterligare täta luckor, utskov och markpartier där vatten från Mälaren strömmar ut för att undvika låga vattenstånd.

Frågan om omprövning av vattendomar tas upp i motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 37 och MJ19 (mp) yrkande 34. En utredning bör analysera behovet av omprövningar av vattendomar med tanke på klimatförändringar. Utredningen bör se över lagstiftningen kring vattenverksamhet i sin helhet och särskilt föreslå förändringar som underlättar omprövningar med hänsyn till översvämningsrisker och markavvattning.

En viktig aspekt vid översvämningsrisker är markens förmåga att infiltrera vatten för att få jämnare vattenflöden. I motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 38 begärs att Naturvårdsverket ges i uppdrag att utarbeta en strategi för hur dammar, öppen dagvattenhantering och våtmarker ska kunna bidra till att öka markens infiltrationsförmåga. En liknande begäran finns i motion Fö289 (mp) yrkande 13. En strategi för att minska risken för översvämningsrisker handlar om att stärka naturens förmåga att infiltrera vatten t.ex. genom restaurering och varaktigt skydd av våtmarker. Enligt yrkande 16 bör ett varaktigt skydd av naturliga våtmarker integreras i en samlad strategi för minskad sårbarhet.

### Utskottets ställningstagande

I fråga om beredskapen mot översvämningsrisker anser utskottet i likhet med regeringen att det är angeläget att denna är god när det gäller översvämningsfrågor hos kommuner och verksamhetsutövare. Det förebyggande arbetet, säkerheten vid fysisk planering samt beredskapen bör stärkas genom ett utökat samarbete mellan berörda kommuner, länsstyrelser, myndigheter och verksamhetsutövare kring Vänern, Mälaren och Hjälmararen.

Regeringen har i december 2006 uppdragit åt Statens räddningsverk, numera Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (Fö2005/2944/CIV och Fö2006/168/EPS), att i samverkan med berörda myndigheter och organisationer vidta åtgärder för att förbättra samordningen av arbetet med att förebygga och mildra effekterna av naturolyckor och påbörja inrättandet av en s.k. nationell plattform. Åtgärderna ska syfta till att uppfylla Sveriges åtaganden i Hyogodeklarationen och Hyogo Framework for Action. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och ett femtontal myndigheter och organisationer har med anledning av uppdraget påbörjat ett samarbete med att förebygga och minska naturolyckornas konsekvenser på människor, samhälle, ekonomi och miljö. Den nationella plattformen, som etableras av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, ska bl.a. upprätta nationella mål och en handlingsplan för arbetet. Utskottet delar regeringens uppfattning att det är angeläget att arbetet fortskrider.

När det gäller situationen i Mälaren och Vänern vill utskottet anföra följande. I fråga om Mälaren håller Stockholms kommun för närvarande på att projektera för en ombyggnad av slussen i Gamla stan. Det är angeläget

i samband med ombyggnaden av slussen att behovet av en ökad avtappningskapacitet beaktas i detta arbete. Stockholms kommun har i oktober 2008 i samråd med flera kommuner bildat en arbetsgrupp i form av ett kommunforum där åtgärder för att öka avtappningen i Mälaren har diskuterats. Kommunforumet har vidare diskuterat finansieringen av dessa åtgärder. Utskottet ser i likhet med regeringen positivt på Stockholms kommuns initiativ. Utskottet noterar vidare regeringens avsikt att ge Länsstyrelsen i Stockholms län i uppdrag att kartlägga riskerna för översvämningshot på centrala funktioner i systemet med trafik- och försörjningstunnlar under Stockholm samt upprätta en plan för ökad säkerhet i dessa system, och att uppdra till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap att analysera och bedöma vilka konsekvenser en översvämming i Mälaren medför för olika samhällssektorer. Utskottet delar regeringens uppfattning att det är angeläget att berörda samverkansorgan, länsstyrelser och organisationer driver frågan hur Mälarsjöfarten ska kunna utvecklas. Sjöfartsverket ska vara en aktiv part i detta arbete. Beträffande Mälaren och Södertälje sluss har utskottet erfarit att regeringen avser att återkomma i samband med att regeringen ska fastställa en ny nationell infrastrukturplan under första delen av 2010.

När det gäller Vänern konstaterar utskottet att konsekvenserna till följd av översvämmingar kan bli stora. Det är därför angeläget att som en första åtgärd ändra avtappningsstrategin i Vänern. Som redovisas i propositionen gav regeringen den 17 januari 2008 Länsstyrelsen i Västra Götalands län i uppdrag att inleda förhandlingar med Vattenfall AB om att ändra avtappningsstrategin inom vattendomens ram för att sänka de högsta vattenstånden i Vänern (Fö2008/194/SSK). Uppdraget redovisades i april 2008 (Fö2008/1023/SSK). Länsstyrelsen har, efter samråd med Länsstyrelsen i Värmlands län, SMHI och Sjöfartsverket träffat en överenskommelse med Vattenfall AB om en ändring av avtappningsstrategin. Överenskommelsen har trätt i kraft den 1 oktober 2008. När det gäller en mera långsiktig lösning på avtappningsproblematiken i Vänern kan det antingen ske genom att en avtappningstunnel byggs eller genom att större avtappning möjliggörs i Göta älv genom ytterligare förstärkningar av älvsidorna, erosions-skydd m.m. Av propositionen framgår att utredningar behöver göras om erosions- och skredförebyggande åtgärder och geologiska förutsättningar i Vänern. Regeringen har gett Statens geotekniska institut i uppdrag att genomföra fortsatta utredningar av hur maximal avtappning genom Göta älv kan ökas och vilka erosions- och skredförebyggande åtgärder som i så fall behövs.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 32, MJ19 (mp) yrkande 30, MJ18 (v) yrkande 18 i denna del, MJ11 (v) yrkande 35 och Fö289 (mp) yrkandena 8 och 24.

Vad gäller frågan om omprövning av vattendomar har frågan nyligen behandlats i Miljöprocessutredningens (M 2007:04) delbetänkande *Vattenverksamhet* (SOU 2009:42). Av betänkandet framgår att tillståndspliktiga

miljöfarliga verksamheter är skyldiga att årligen lämna en miljörapport till länsstyrelsen. Något motsvarande krav finns inte för vattenverksamheter. Utredningen föreslår att ett krav på miljörapport införs för vattenkraftverk, vattenregleringar och vissa andra större vattenverksamheter. För vattenverksamhet bör enligt utredningen införas ett krav på att den som övertar en tillståndsgiven eller anmäld verksamhet ska vara skyldig att anmäla detta till tillsynsmyndigheten. Ett sådant krav finns i dag redan för miljöfarlig verksamhet. Utredningen föreslår att länsstyrelserna ska inventera vilka vattenverksamheter som finns och göra en prioriteringslista över objekt som behöver omprövas. Inventeringsarbetet ska samordnas nationellt av Kammarkollegiet. En samverkansgrupp för alla inblandade ska ledas av Kammarkollegiet. Kammarkollegiet och andra myndigheter ska enligt utredningen kunna begära in uppgifter från verksamhetsutövaren och få undersökningar utförda på dennes bekostnad om det behövs för en omprövning. Vidare ska enligt utredningen den som bedriver vattenverksamhet, på samma sätt som i dag gäller för miljöfarlig verksamhet, vara skyldig att ta fram det underlag som krävs för en omprövning. När verkningar av en vattenverksamhet eller miljöfarlig verksamhet inte kan förutses med tillräcklig säkerhet finns i dag en möjlighet att skjuta upp frågan om meddelande av vissa villkor under en prövotid. Denna regel gäller när ansökan om tillstånd prövas. Den gäller däremot inte uttryckligen vid omprövning av ett befintligt tillstånd. Utredningen föreslår att regeln ändras så att den uttryckligen kan användas vid omprövningar. Det krävs i dag inte tillstånd för att utföra en rensning för att bibehålla vattnets djup eller läge. Rensningar ska dock anmälas till länsstyrelsen, om fisket kan skadas. Utredningen föreslår att det som huvudregel alltid ska krävas anmälan vid rensning av ett vattendrag för att bibehålla vattnets djup eller läge. Ett särskilt problem är herrelösa vattenverksamheter, t.ex. övergivna dammar. Utredningen föreslår dessutom att det ska tas fram en särskild arbetsplan och särskild finansiering för arbetet med att åtgärda de herrelösa verksamheterna. Arbetet ska samordnas med inventeringsarbetet. I avvaktan på resultatet från den fortsatta beredningen av utredningens förslag avstyrker utskottet motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 37 och MJ19 (mp) yrkande 34.

Vad gäller strategier för minskad sårbarhet har utskottet i avsnittet om plan- och bygglagen ovan redogjort för kommunernas möjlighet att påverka samhällsplaneringen genom sitt ansvar för planering av mark- och vattenanvändning. I vissa kommuner har det nationella klimatmålet gjort tydligt avtryck i översiktsplaner och detaljplaner. Såväl myndigheter som länsstyrelser, kommuner och regionala organ har påtalat behovet av att föra in klimat- och energifrågorna tydligare i samhällsplaneringen. Som ovan redovisats delar utskottet regeringens syn på att klimatfrågan behöver få större genomslag i samhällsplaneringen. Regeringen bereder för närvarande frågan inom ramen för den kommande PBL-propositionen. Angående förslagen att stärka markens infiltrationsförmåga, bl.a. genom våtmarksanläggning, vill utskottet erinra om att det i landsbygdsprogram-

met 2007–2013 även ingår ett antal ersättningsformer som innefattar bl.a. anläggning och restaurering av våtmarker samt skötsel av våtmarker. Med det anförda föreslås att motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 38 och Fö289 (mp) yrkandena 13 och 16 lämnas utan vidare åtgärd.

## Sverige och det internationella klimatarbetet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om de internationella klimatförhandlingarna m.m. (s, v, mp), utvinning av fossila bränslen m.m. (mp), klimatbistånd (v, mp) och avskogning (s, v, mp).

Jämför reservationerna 58 (s, v, mp), 59 (v, mp), 60 (mp), 61 (v, mp), 62 (mp) och 63 (s, v, mp).

### Propositionen

Enligt propositionen måste en överenskommelse i Köpenhamn vara tillräckligt långtgående för att möta klimatkonventionens övergripande mål att undvika farlig mänsklig påverkan på klimatsystemet. Ett avtal om en framtida internationell klimatregim måste vara tillräckligt brett och omfattande vad gäller deltagande för att kunna bli effektivt ur miljösynpunkt men även få nödvändig legitimitet och bidra till att minska risken för koldioxidläckage. Sverige bör verka för att överenskommelsen anger en gemensam vision som bidrar till en långsiktig hållbar utveckling mot en stabilisering av växthusgaser ekonomiskt, socialt och miljömässigt. Sverige bör vidare verka för att överenskommelsen slår fast vilka utsläppsminskningar som måste ske globalt såväl på längre som på kortare sikt och att den bygger på vetenskaplig grund.

### Motionerna

Motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 4 betonar vikten av att en ny internationell överenskommelse om fortsatta åtaganden om bindande och kvantitativa utsläppsreduktioner träffas i god tid före 2012, då Kyotoprotokollets första åtagandeperiod löper ut. Vidare bör regeringen enligt yrkande 5 i motionen verka för att EU intar en ledande roll i de internationella klimatförhandlingarna. Bindande, kvantitativa åtaganden för perioden närmast efter 2012 bör omfatta alla industriländer. Sverige bör agera för att industriländernas utsläppsreduktioner ska vara 30–40 % till 2020 och att utsläppen i industriländerna bör minska med 80–95 % till 2050. De snabbt växande ekonomiernas samlade utsläpp bör till 2020 minska med 15–30 %. Sverige bör agera för att utsläppen per capita på sikt konvergerar. Sverige bör vara drivande för global utsläppshandel för konkurrensutsatta energiintensiva industrier. Enligt yrkande 7 i samma motion bör Sverige

verka för att mobilisera finansiella resurser till anpassningsåtgärder, utsläppsminskningar och tekniköverföring för utvecklingsländer. Nya finansieringsformer behöver utvecklas för att stödja utvecklingsländernas anpassning till klimatförändringarna. Motion 2007/08: MJ463 (mp) yrkande 5 tar upp frågan om att verka för nya Kyotoperioder med vidare åtaganden och att dessa slås fast så tidigt som möjligt.

Frågan om hur utsläppsutrymmet bör fördelas mellan människor i olika länder tas även upp i två andra motioner. I motion 2007/08: MJ449 (v) yrkande 6 anförs att Sverige ska vara pådrivande för att internationella krav på utsläppsminskningar i högre utsträckning ska ta hänsyn till per capita-utsläpp, dvs. hur stora utsläppen är per person och år, exempelvis genom antagande av internationella per capita-mål. Enligt motion 2007/08: MJ463 (mp) yrkande 6 bör man verka för att utsläppsutrymmet av växthusgaser för jordens människor ska fördelas lika. Mekanismen för ren utveckling, CDM (clean development mechanism), är ett sätt att i Kyotoprotokollet försöka jämna ut orättvisorna.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens uppfattning att industriländerna ska ta ledningen och gå före i arbetet för globala utsläppsminskningar. Det innebär att industriländerna bör minska sina utsläpp motsvarande 25–40 % till 2020 jämfört med 1990 och med 80–95 % till 2050. Om det ska vara möjligt att nå de globala målen krävs också att utvecklingsländerna minskar sina utsläpp motsvarande 15–30 % till 2020 jämfört med projicerade ökningarna eller ”business as usual”. Det finns även nyare vetenskapliga studier som tyder på att det krävs ännu större globala reduktioner för att förhindra farlig klimatpåverkan. En ytterligare femte utvärderingsrapport från IPCC väntas dock först om ett antal år.

En överenskommelse i Köpenhamn måste vara tillräckligt långtgående för att oacceptabla klimatförändringar ska kunna undvikas. Ett avtal om en framtida internationell klimatregim måste vara tillräckligt brett och omfattande och relevant vad gäller deltagande för att kunna bli effektivt ur social, ekonomisk och politisk synpunkt liksom ur miljösynpunkt men även få nödvändig legitimitet och bidra till att minska risken för koldioxidläckage. En central princip i klimatkonventionen är den om gemensamma men differentierade åtaganden och förutsättningar. I praktiken innebär den att industriländerna måste gå före med att minska sina utsläpp men även bistå utvecklingsländer med anpassning, teknologi, finansiering, kunskap och kapacitetsutbyggnad.

Som framgår av propositionen är finansieringsfrågan en av nyckelfrågorna för ett framtida klimatavtal. Frågan är starkt kopplad till uppfyllelse av länders åtaganden och ansvar. Den handlar dels om hur medel ska genereras, dels om hur medlen ska styras och förvaltas samt vilken typ av finansiering som krävs för olika syften (anpassning, kapacitetsutbyggnad,



tekniköverföring och spridning samt minskad avskogning). Industriländerna accepterar i regel att en viss utökad finansiering behövs i ett framtida klimatavtal. Många utvecklingsländer har högt ställda förväntningar på nya stora offentliga finansiella flöden. Ett antal förslag har lagts på bordet, däribland förslag från Norge om auktionering av AAU (Assigned Amount Units) för att finansiera anpassning, en global koldioxidskatt (Schweiz) för att finansiera både utsläppsreduktion och anpassning, skatt på internationell flyg- och sjöfart (Tuvalu), fonder (Mexiko, G77).

I frågorna om finansiering är det viktigt att etablera principer. EU har angett vilka principer som bör vara gällande för finansieringskällor samt styrning och förvaltning av medel, nämligen ändamålsenlighet, effektivitet och rättvisa. Analys av de förslag som framlagts pågår liksom av hur ovan nämnda principer kan omsättas i verkligheten. I fråga om förvaltning av medlen anser EU att befintliga institutioner, t.ex. GEF (Global Environment Facility) och Världsbanken ska användas och reformeras när det är motiverat för att öka effektiviteten, medan många utvecklingsländer vill se nya fonder. EU ser gärna att klimatfinansieringen integreras i den övriga biståndsarkitekturen. Detta för att möjliggöra finansiering av klimatåtgärder, vad gäller både utsläppsbegränsningar och anpassning, som en integrerad del av nationella utvecklingsplaner. Sammanfattningsvis ansluter sig utskottet till de av regeringen redovisade generella utgångspunkterna för den framtida klimatregimens utformning. Motionerna MJ17 (s, v, mp) yrkande 4, 5 och 7, 2007/08: MJ463 (mp) yrkande 5, 2007/08: MJ449 (v) yrkande 6 samt 2007/08: MJ463 (mp) yrkande 6 bör därmed kunna lämnas utan vidare åtgärd i de delar de inte kan anses tillgodosedda.

*Utvinning av fossila bränslen m.m.*

## **Motionerna**

Frågan om utvinning av fossila bränslen tas upp i motionerna MJ19 (mp) yrkandena 2 och 3 samt MJ13 (mp) yrkande 33. Regeringen bör enligt motionerna verka för att den internationella klimatpolitiken kompletteras med moratorium mot prospektering efter oexploaterade olje-, kol- och naturgaskällor. Redan kända fyndigheter av olja och gas överstiger den mängd som kan eldas upp om vi fortfarande ska klara målet att den globala temperaturen inte ska öka mer än två grader jämfört med förindustriella förhållanden. Mot den bakgrunden finns det enligt motionerna ingen anledning att tillåta ny exploatering av fossila fält i känsliga naturområden som Arktis eller Östersjön. Arktis bör skyddas mot utvinning av fossila bränslen och mineraler under minst 100 år.

## Utskottets ställningstagande

När det gäller exploatering och utvinning av fossila bränslen vill utskottet inledningsvis, i likhet med vad som anförs i propositionen, framhålla att det är angeläget att EU:s höga ambitioner på klimatområdet genomsyrar alla relevanta politikområden och kommer till uttryck inom alla berörda internationella processer. Relevanta och betydelsefulla diskussioner och förhandlingar med bäring på klimatprocessen pågår även inom andra processer m.m. och i vissa fall även kopplat till andra politikområden t.ex. bl.a. Arktis- och Antarktisfrågorna.

Vad gäller frågan om miljöskydd för Arktis har utrikesutskottet i betänkande 2008/09:UU3 Norden, med anledning av ett motionsförslag om ett omedelbart moratorium mot bl.a. exploatering Arktis, framhållit bl.a. följande. Sverige verkar genom EU för etableringen av ett internationellt ramverk, i anslutning till havsrättskonventionen, för åtgärder för att bevara och skydda den marinbiologiska mångfalden i djuphaven utanför nationell jurisdiktion, inklusive etableringen av marina skyddade områden. Sverige verkar även inom ramarna för Arktiska rådet för en samsyn mellan berörda parter om hur Arktis bäst kan bevaras och skyddas mot all slags skadlig påverkan, inte bara klimatförändringar. (Arktiska rådet är ett forum för samråd och samarbete mellan regeringarna i de fem nordiska länderna samt Kanada, Ryssland och USA, samt representanter för sex organisationer för ursprungsfolk i Arktis.) Utrikesutskottet har i betänkandet även noterat att Europeiska rådet i december 2007 antog en maritim strategi för EU med en åtföljande handlingsplan. I EU:s ”blå bok” framhålls att marina reservat är en viktig typ av åtgärd för att bevara och skydda marin biodiversitet. Kommissionen avser därför att före slutet av 2009 presentera en strategi för etablering av marina skyddade områden på världshaven. Detta arbete omfattar även havsområden i Arktis. Näringsutskottets anför i sitt betänkande 2008/09:NU18, Vissa mineralpolitiska frågor, att ett motionsförslag om att ändra minerallagen för att förbjuda prospektering och utvinning av fossila bränslen i Sverige inte är en rimlig väg att gå för att minska koldioxidutsläppen. Inte heller bör andra länder enligt näringsutskottet utsättas för påtryckningar att genomföra ett sådant förbud.

Utskottet ansluter sig till vad utrikesutskottet och näringsutskottet anfört om dessa frågor. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla det arbete som sker inom ramen för Arktiska rådet. Arbetet är inriktat dels på miljöskydd och klimatfrågor, dels på hållbar utveckling i regionen. Vid Arktiska rådets ministermöte den 29 april 2009 uppdaterades t.ex. riktlinjerna för off-shoreutvinning av olja och gas inom området. Sverige blir ordförandeland i Arktiska rådet 2011. Med det anförda avstyrks motionerna MJ19 (mp) yrkandena 2 och 3 samt MJ13 (mp) yrkande 33.

## *Klimatsatsningen 2009–2011*

### **Motionerna**

Frågan om bistånd till klimatåtgärder tas upp i flera motionsyrkanden. Enligt motion MJ18 (v) yrkande 1 kan det ifrågasättas om regeringen verkligen tillfört klimatbiståndet några nya resurser. Enligt Klimatkonventionen har de rika industriländerna förbundit sig att ge nya, additionella resurser för bl.a. klimatanpassning till utvecklingsländer. I motion MJ19 (mp) yrkande 5 anförs att stöd till utsläppsminskningar och anpassning i utvecklingsländer inte bör tas från det ordinarie biståndet för fattigdomsbekämpning. Enligt yrkande 6 bör Sveriges och EU:s stöd kanaliseras genom organisationer som har ett brett förtröende och stor acceptans i utvecklingsländerna, såsom FN och Global Environment Facility (GEF).

I en motion om avskogning, MJ17 (s, v, mp) yrkande 8, anförs att Sverige bör agera för att stoppa avskogningen och bidra konstruktivt till att finna finansiering och mekanismer för att detta ska bli möjligt.

### **Utskottets ställningstagande**

Som redovisas i propositionen satsar regeringen drygt 4 miljarder kronor under 2009–2011 på klimat och utveckling i biståndet. Satsningen är en del av ett bredare initiativ på klimatområdet. Totalt avsätts cirka sju miljarder kronor i ett kraftfullt åtgärdspaket inom klimat- och energiområdet, varav 4 miljarder inom utvecklingssamarbetet. Målet för satsningen inom utvecklingssamarbetet är att på ett effektivt sätt bidra till långsiktigt anpassningsarbete främst i de fattigaste länderna, samt att bidra till utvecklingsländers åtgärder för att minska halten av växthusgaser.

Regeringen avser att allokera i storleksordningen 1 200 miljoner kronor under treårsperioden till stöd för mekanismer etablerade under klimatkonventionen och/eller Kyotoprotokollet. Regeringen gör även ett additionellt bidrag om 705 miljoner kronor till International Development Association (IDA) som stöd för dess arbete med klimatförändringarna och utveckling inom Världsbanken samt 600 miljoner kronor till Världsbankens Clean Technology Fund (CTF). För att stärka genomförandet av Hyogo Framework for Action allokeras 195 miljoner kronor till katastrofriskreducering. Vidare avser regeringen att se över möjligheterna att bidra till multilaterala organisationer verksamma inom frågor om mark och jordbruk i ett perspektiv av klimatförändringarna. Centralt för de multilaterala bidragen är att Parisagendan om biståndseffektivitet, biståndsarkitekturen och strategin för det multilaterala utvecklingssamarbetet värnas. Klimatsatsningen genomförs även bilateralt och regionalt. Totalt satsar regeringen 1 150 miljoner kronor 2009–2011 genom Sida till bilaterala och regionala insatser.

Fokus är samarbetsländer där det finns en hög risk kombinerad med hög sårbarhet. Aktuella länder är Bolivia, Bangladesh, Kambodja, Burkina Faso och Mali. Regionala insatser kommer att genomföras främst i Afrika

och Asien. Utgångspunkten är redan existerande program inom främst miljö-, vatten- och energiområdena med en modifiering och utvidgning mot en tydlig klimatanpassningsprofil.

Mot bakgrund av den i propositionen lämnade redovisningen av regeringens klimatsatsning föreslår utskottet att motionerna MJ18 (v) yrkande 1, MJ19 (mp) yrkande 5 och MJ19 (mp) yrkande 6 lämnas utan vidare åtgärd.

Som framgår av propositionen avser regeringen att vidta åtgärder för att minska avskogningen och därmed koldioxidutsläppen. Samtidigt vill regeringen verka för att anpassningsåtgärder inom skogssektorn gynnar ekosystemens och samhällenas resiliens genom bevarandet av biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Det är således av vikt att maximera synergieffekterna av utsläppsminskande åtgärder och anpassningsåtgärder relaterade till skogliga aktiviteter. Regeringen avser även att verka för att insatser för minskad avskogning också hanterar problematiken kring ägande- och nyttjanderättigheter och fördelning av finansiella resurser. Uppbyggnaden av demokratiska institutioner bör stärkas, såsom lantmäterimyndigheter och rättsväsende för en demokratisk förvaltning av ägande- och nyttjanderätter till mark och naturresurser. Lokal- och ursprungsbefolkningars rättigheter bör därtill beaktas. Dessa grupper bör beredas möjlighet att medverka aktivt i relevanta processer och erbjudas stöd i form av kapacitetsutveckling.

Sverige har internationellt erkänd kompetens inom skogssektorn, såsom inom institutionsuppbyggnad, certifiering, juridiska ramverk, kapacitetsuppbyggnad, skoglig statistik och planering samt skogliga inventeringssystem. Sverige är ofta anlitat för insatser beträffande uppbyggnad och stärkande av lantmåteriverksamhet. Denna kompetens utgör en viktig resurs för Sveriges samarbete med och stöd till utvecklingsländer, både genom bilaterala och multilaterala kanaler.

Utskottet anser att kampen mot avskogningen är en mycket viktig fråga och välkomnar därför de av regeringen redovisade intentionerna för det fortsatta arbetet. Därmed anser utskottet att motion MJ17 (s, v, mp) yrkande 8 kan lämnas utan vidare åtgärd.

## Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### 1. **Utsläpp i olika sektorer, punkt 2 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08: MJ449 yrkande 4 och 2007/08: MJ467 yrkande 2 och avslår motion 2007/08: MJ467 yrkande 3.

#### *Ställningstagande*

I dag varierar utsläppsutvecklingen kraftigt mellan olika sektorer. Med sektorsvisa inriktningsmål med tillhörande åtgärdsplaner kan slumpartad utveckling inom klimatpolitiken undvikas. De sektorsvisa inriktningsmålen skulle fungera som stöd för sektorernas eget klimatarbete samt ge en vision av nödvändiga förändringar inom sektorerna. Handeln med utsläppsrätter täcker bara en tredjedel av utsläppen. Resten av utsläppen kräver tydlig målstyrning. Regeringen bör redovisa sektorernas utsläpp för riksdagen den 1 december varje år. Då är utsläppen för föregående år väl kända. Detta bör ges regeringen till känna.

### 2. **Narkosgaser, punkt 3 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09: MJ234 yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Det bör tillsättas en utredning för att undersöka i vilken omfattning narkosgaser släpps ut från våra sjukhus. Denna utredning bör även ta fram förslag på vilka åtgärder som kan vidtas för att minska utsläppen av narkosgaser och därigenom minska den negativa påverkan på klimatet och ozonlagret som dessa utsläpp orsakar. Narkosgaser har räknat per molekyl en långt kraftigare växthusverkan än koldioxiden, vilket innebär att de ger ett märkbart bidrag till att förstärka växthuseffekten. Liksom koldioxiden har några av fluorföreningarna dessutom så lång livslängd i atmosfären att de kommer att bidra till växthuseffekten många tusen år in i framtiden. Detta bör ges regeringen till känna.

### **3. Resurser för klimatåtgärder, punkt 5 (v)**

av Wiwi-Anne Johansson (v).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ18 yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Regeringen bör i statsbudgeten satsa motsvarande 1 % av bruttonationalprodukten (BNP) på klimatåtgärder. Det skulle utgöra den ambitionshöjning som klimatfrågan kräver och förtjänar. Åtgärderna ska syfta till att minska utsläppen av växthusgaser samt minska klimatförändringarnas effekter i såväl Sverige som utomlands. Självklart ska kärnkraft inte ingå i åtgärderna. Enligt Sternrapporten (Stern Review – The Economics of Climate Change, 2006) krävs åtgärder motsvarande ca 1 % av den globala bruttonationalprodukten för att undvika de värsta konsekvenserna av klimatförändringarna. Om världens länder däremot inte agerar kan kostnaderna för klimatförändringarna komma att uppgå till 5–20 % av BNP. Detta bör ges regeringen till känna.

### **4. Mål till 2020, punkt 6 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen godkänner vad reservanterna förordar om mål för den svenska klimatpolitiken till 2020. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkande 1 och avslår proposition 2008/09:162 punkt 1 och motionerna 2007/08:MJ300 yrkandena 1–3, 2007/08:MJ449 yrkande 2 och 2007/08: MJ463 yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Vi anser att utsläppen i Sverige för 2020 i den sektor som inte handlar med utsläppsrätter bör vara 45 % lägre än utsläppen för 1990 under förutsättning att EU, efter en internationell överenskommelse i Köpenhamn i december 2009, lägger ut 30 % utsläppsminskning i den handlande sektorn. Med dessa förutsättningar kommer de totala utsläppen i Sverige att minska med ca 40 %. Om EU i stället lägger ut 20 % i den handlande sektorn, bör målet för den icke handlande sektorn revideras. Målet för den icke handlande sektorn ska genomföras i Sverige och ska inte omfatta åtgärder i andra länder. Upptag och utsläpp till och från skogsbruk och annan markanvändning bör inte inkluderas i det nationella målet för 2020. Mot bakgrund av klimatfrågans allvar är det mycket angeläget att Sverige tar sitt fulla ansvar som högt utvecklat industriland för att gå före i klimatarbetet. Sverige måste ha högre ambitioner för arbetet på hemmaplan än vad regeringen föreslagit och dessutom höga ambitioner i det internationella klimatarbetet. Detta bör uttryckas genom separata mål för nationellt och internationellt klimatarbete. Riksdagen bör godkänna vad vi förordar om mål för den svenska klimatpolitiken till 2020.

### **5. Vision till 2050, punkt 7 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkande 3 och avslår motionerna 2007/08:MJ449 yrkande 3, 2007/08:MJ463 yrkandena 1 och 2 samt 2008/09:U322 yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Utsläppen av växthusgaser i Sverige ska reduceras med 90 % 2050 i förhållande till 1990. Regeringen väljer att formulera sin vision för 2050 på ett annorlunda sätt. Visionen är att Sverige 2050 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Vi anser att detta uttryckssätt öppnar för betydande oklarheter, bl.a. beträffande tolkning av begreppet "nettout-

släpp”. I propositionstexten antyds bl.a. att kolsänkor i skog och mark ska räknas in. Det är oklart om regeringen är öppen för att även insatser i andra länder ska kunna räknas in vid beräkningen av visionen. En vidlyftig tolkning av begreppet nettoutsläpp skulle kunna innebära en öppning för fortsatt stora växthusgasutsläpp i Sverige. Vi föreslår att målet för 2050 ska formuleras med den metod som Klimatberedningen föreslog, och ligga på den högre gränsen i beredningens föreslagna intervall. Detta bör ges regeringen till känna.

## **6. Åtgärder och styrmedel, punkt 10 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkande 11 och avslår motion 2008/09:MJ208.

### *Ställningstagande*

För att minska utsläppen av växthusgaser krävs många typer av styrmedel: informativa, legala såväl som ekonomiska. Åtgärder ska vidtas så att utsläppsminskningarna genomförs i jämn takt mot de uppställda målen. Alla sektorer måste bidra till genomförandet. Tydliga sektorsmål, som går att följa upp, behöver tas fram för olika samhällssektorer. Åtgärderna kan gälla såväl information och lagstiftning som stöd till forskning och investeringar samt ekonomiska styrmedel som skatter, avgifter, subventioner, certifikat och handel med utsläppsrätter av olika slag. Koldioxidskatten är ett brett verkande och effektivt styrmedel. Handel med utsläppsrätter är ett effektivt styrmedel för att få största möjliga klimateffekt till lägst kostnad. Klimatinvesteringsprogrammen (Klimp) har visat sig leda till kraftiga utsläppsminskningar och har blivit alltmer effektiva över tiden.

Vi avser att använda samtliga styrmedel för att uppnå de uppställda klimatmålen. Fördelningspolitiska och regionala effekter av åtgärderna ska beaktas. Att genomföra en ambitiös klimatpolitik kräver ett brett spektrum av åtgärder inom alla samhällssektorer. Detta bör ges regeringen till känna.



## **7. Drivmedelsskatter m.m., punkt 11 (mp)**

av Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ19 yrkande 14 och avslår motionerna 2008/09:MJ18 yrkandena 9, 16 och 18, de båda senare i denna del, och 2008/09:N378.

### *Ställningstagande*

Koldioxidskatten på fossil energi bör ökas i den takt som behövs för att nå miljömålen. De myndigheter som har att övervaka klimatmålen bör ges ett uppdrag att löpande årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå klimatmålen och föreslå justeringar i nivå och eventuellt nya åtgärder om målen inte ser ut att nås. När skattenivåer förändras måste andra hänsyn också tas, men en uppföljning enligt ovanstående utgör ett bra beslutsunderlag för riksdagen och möjliggör större måluppfyllelse. Detta bör ges regeringen till känna.

## **8. Återföring av koldioxidskatt, punkt 12 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkande 27.

### *Ställningstagande*

Koldioxidskatten på bränslen som förbrukas för uppvärmning inom industrin utanför den handlande sektorn samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bör höjas från 21 till 60 % av den generella koldioxidskattenivån 2015. Höjningen av energiskatten på diesel ska även omfatta diesel som används i arbetsmaskiner i jord- och skogsbruksföretag. De som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna erhålla stöd motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatten.

I dag sker en återbetalning av koldioxidskatten med 79 % för diesel som förbrukas i jordbruks- och skogsbruksmaskiner. I syfte att minska bränsleförbrukningen, och i synnerhet användningen av fossila bränslen,

föreslår regeringen att den aktuella återbetalningen av koldioxidskatten successivt bör minska. Vi anser att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna erhålla stöd motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatten. Detta bör ges regeringen till känna.

### **9. Miljöbilar, punkt 15 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09: MJ16 yrkande 2 och 2008/09: MJ17 yrkande 15.

#### *Ställningstagande*

Det finns ett behov att satsa på att öka miljöbilsförsäljningen. Det är även viktigt att stödja investeringar i svensk fordonsindustri i syfte att både minska utsläppen och klara sysselsättningen i fordonsbranschen. Regeringen har i stället i förtid avskaffat miljöbilspremien. Detta är ett mycket hårt slag mot utvecklingen och försäljningen av miljöbilar. Vi föreslår en förlängd miljöbilspremie året ut. Vi vill dessutom införa en enhetlig nationell differentierad miljöbilsklassning med tre klasser och att denna används vid alla regelverk som rör miljöbilar. En sådan bör därför utredas omgående. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

### **10. Kilometerskatt, punkt 17 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09: MJ17 yrkande 17 och 2008/09: MJ19 yrkande 13.

### *Ställningstagande*

Ett effektivt sätt att minska klimatpåverkan från godstransporter är att införa kilometerskatt för tung trafik såsom den förra regeringen aviserade i 2005 års transportpolitiska proposition. Vi vill införa en sådan kilometerskatt för tunga lastbilstransporter i Sverige, men hänsyn bör tas till bl.a. skogsindustrin som saknar alternativ till transport på väg. En möjlig lösning för detta är att geografiskt differentiera skatten, vilket bör särskilt utredas. En kilometerskatt rätt genomförd bör kunna öka effektiviteten i transportsystemet och därmed minska slitage, buller samt utsläpp av partiklar, kväveoxider, svaveldioxid och koldioxid, särskilt om införandet av en kilometerskatt kombineras med satsningar på att bygga ut kapaciteten för godstransporter på järnväg. Ett införande förutsätter att en teknik med rimliga systemkostnader är tillräckligt väl utvecklad. Därtill är ett EU-gemensamt system för kilometerskatt önskvärt för att få full genomslagskraft. EU har klargjort att alla medlemsländer har möjlighet att införa sådana system. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

#### **11. Trängselavgifter, punkt 18 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ18 yrkande 16 i denna del och 2008/09:MJ19 yrkande 17.

### *Ställningstagande*

Trängselavgifter är ett exempel på ett effektivt verktyg som kan användas i större städer. Vi anser att kommuner ska ges möjligheter att införa trängselavgift. Vi anser vidare att intäkterna framför allt ska gå till kollektivtrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

#### **12. Avfallsförbränningsskatt, punkt 19 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkande 13.

### *Ställningstagande*

Skatten på förbränning av hushållsavfall infördes 2006. Ett av syftena var att förstärka hierarkin i avfallspolitiken där avfall i första hand ska kunna materialåtervinnas innan förbränning övervägs. Även om skatten i dagsläget har brister, är det viktigt att säkerställa hur dessa ambitioner kan utvecklas innan skatten tas bort, utvecklas i nya former eller ersätts av andra styrmedel. Regeringen bör därför ta initiativet till en sådan översyn av hur mål för och medelseffektivitet i avfallspolitiken kan utvecklas. Skatten på förbränning av avfall bör tills vidare vara kvar i avvaktan på en förutsättningslös och grundlig analys av målen för och medelseffektiviteten i avfallspolitiken. Regeringen bör initiera en sådan utredning. Detta bör ges regeringen till känna.

### **13. Skatter för miljöinriktad väg- och kollektivtrafik, punkt 20 (v)**

av Wiwi-Anne Johansson (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ18 yrkande 15 i denna del och avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 16 i denna del.

### *Ställningstagande*

Det är angeläget att genomföra åtgärder för en miljöinriktad lokal och regional kollektivtrafik. Kollektivtrafikkort bör skattebefrias som löneförmån. Vidare bör busstrafiken ges avdragsmöjligheter för ökade drivmedelskostnader. Detta bör ges regeringen till känna.

### **14. Avståndsbaserat reseavdrag, punkt 21 (v, mp)**

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ18 yrkande 15 i denna del och 2008/09:MJ19 yrkande 21.

### *Ställningstagande*

Reseavdraget i dag gynnar arbetsresor med bil. Den del av avdraget som går till bilresor uppgår årligen till ca 5 miljarder kronor årligen och använd huvudsakligen av resenärer i och kring storstäder, där tillgången till kollektivtrafik i de flesta fall är god. Till skillnad från bilresor, där avdraget baseras på avståndet, baseras avdraget för kollektivtrafik på faktisk kostnad. Vi föreslår att reseavdraget blir avståndsbaserat och oberoende av färdmedel. Detta bör ges regeringen till känna.

### **15. Skattefrihet för yrkesfisket, punkt 22 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ18 yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Sverige bör inom EU bör arbeta för att yrkesfiskarnas subventioner i form av skattebefrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut. Dessa subventioner minskar incitamenten för att använda mer energisnåla motorer och fiskemetoder, vilket enligt Riksrevisionen bidragit till att fiskerieringen i dag ligger på tredje plats när det gäller koldioxidutsläpp i förhållande till branschens storlek. Dessutom leder det till överfiske. Sverige bör även i EU arbeta för ändringar av energiskattedirektivet så att subventioner till yrkesfisket i form av skattebefrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut. Detta bör ges regeringen till känna.

### **16. Bilateral avtal för skatteåtgärder, punkt 23 (v)**

av Wiwi-Anne Johansson (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 23 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ18 yrkande 11.

*Ställningstagande*

Regeringen vill avskaffa vissa skattelättnader och subventioner för jordbruk, skogsbruk, vattenbruk och industrin utanför den handlande sektorn. I huvudsak stöder jag regeringens linje. Därutöver vill jag att yrkesfiskarnas subventioner i form av skattebefrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut. Detta kan göras genom att Sverige sluter bilaterala avtal med grannländer runt Östersjön och Västerhavet så att dessa åtgärder samordnas. Detta bör ges regeringen till känna.

**17. Båtskatt, punkt 24 (v, mp)**

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 24 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ18 yrkande 18 i denna del.

*Ställningstagande*

Vi anser att en båtskatt ska införas för fritidsbåtar. Detta bör ges regeringen till känna.

**18. Flygets beskattning och utsläpp, punkt 25 (v, mp)**

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ18 yrkande 19 i denna del och 2008/09:MJ19 yrkande 18.

*Ställningstagande*

Sverige ska vara pådrivande för en beskattning av flygbränsle internationellt, både i FN:s klimatförhandlingar och i andra relevanta sammanhang. Regeringen måste kraftfullt agera för att ICAO ser till att flygets miljöpåverkan minskar och att beskattning av flygbränsle blir möjlig. Ytterligare bilaterala avtal med andra länder bör successivt utformas för att etablera gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle. Samtidigt bör Sverige verka för att beskattning av flygbränsle införs på EU-nivå.

En nationell klimatskatt baserad på flygets miljö- och klimatpåverkan bör utredas för att så snart som möjligt införas. På inrikesflyget bör en flygskatt genom en schabloniserad startavgift införas. Även för utrikesflyget bör en klimatskatt införas. Detta bör ges regeringen till känna.

### **19. Tankställen för biogas, punkt 27 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 27 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ19 yrkande 11.

#### *Ställningstagande*

Vi vill påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen genom ett investeringsprogram fr.o.m. nästa år. Programmet ska stimulera en utbyggnad av den svenska biogasproduktionen och distributionen för att möjliggöra tillgångar på mackar med biogas runt om i landet. Detta bör ges regeringen till känna.

### **20. Hållbarhetskriterier för biodrivmedel m.m., punkt 29 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 29 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ459 yrkandena 13–16 och avslår motion 2008/09:MJ266.

#### *Ställningstagande*

EU har satt som mål att hållbart framtagna biodrivmedel ska stå för 10 % av transportbränslet 2020, vilket är en bra start. Med en sådan målsättning är det dock avgörande att tydligt definiera vad som avses med hållbart, för att den redan nu allvarliga utarmningen av biologisk mångfald inte ska förvärras. Palmolja ska inte få användas till biodrivmedel. Anledningen till detta är att EU:s mål om förnybar energi har lett till en explosion av nya

plantager i Sydostasien, vilket bidrar till skövlad regnskog. Så strikta hållbarhetskriterier bör gälla att skövling av regnskog helt undviks. Det är även viktigt att enskilda länder ska kunna gå före och införa hårdare sociala och miljömässiga krav på produktion och import av biobränslen än den nivå EU beslutar om. Ett internationellt ramverk för certifiering av bioenergidlingar bör införas för att man ska kunna ställa krav på produktionen. Det finns redan i dag ett antal olika certifieringssystem som skulle kunna användas, t.ex. RSPO för palmolja och BSI för sockerrör. Samma spelregler bör dessutom gälla mellan olika drivmedel. Alla fordonsbränslen bör därför certifieras utifrån kriterier om att det som produceras också ska vara socialt och ekologiskt hållbart. Det kan inte vara rimligt att det ska ställas högre krav på biobränslen än på fossila bränslen. Detta bör ges regeringen till känna.

## **21. Drivmedelscertifikat, punkt 30 (s, v)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 30 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ16 yrkande 5, 2008/09:MJ18 yrkande 16 i denna del och 2008/09:N430 yrkande 6.

### *Ställningstagande*

På sikt bör ett system med drivmedelscertifikat införas för att stimulera produktionen av andra generationens förnybara drivmedel. Systemet bör utformas med energisektorns system med gröna certifikat som modell. Företag som säljer bensin ska åläggas att producera eller köpa en viss mängd alternativa bränslen i förhållande till den bensin de säljer. Genom att kvoten höjs blir alternativen mer lönsamma att framställa. Detta bör ges regeringen till känna.



**22. Efterkonverteringsstöd m.m., punkt 32 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 32 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ16 yrkandena 3 och 4, 2008/09:MJ17 yrkande 16 och 2008/09:MJ18 yrkande 16 i denna del.

*Ställningstagande*

Enligt vår mening bör en skrotningspremie återinföras. De bensinbilar som säljs i dag kommer att finnas kvar under lång tid på de svenska vägarna. Sverige har Europas äldsta bilpark. Regeringen har trots detta drivit igenom ett avskaffande av bilskrotningsfonden. Det finns inte längre någon stimulans för att göra sig av med gamla, miljöstörande fordon. Det är viktigt att de äldsta fordonen mönstras ut. Ett annat viktigt instrument för att få ned utsläppen från fordonsparken är att minska andelen bilar som är beroende av bensin som drivmedel. För att åstadkomma detta vill vi införa ett efterkonverteringsstöd, riktat mot befintlig bilpark. Även med insatser som en miljöbonus eller skrotningspremie finns en risk att bilparken inte förnyas i den takt som krävs för att nå önskade utsläppsminskningar. Detta bör ges regeringen till känna.

**23. Strategiska hamnar m.m., punkt 33 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 33 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ17 yrkandena 21 och 22 samt 2008/09:MJ18 yrkande 18 i denna del.

*Ställningstagande*

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportsättet och är mycket miljövänligt i förhållande till transporterad volym. Självfallet krävs åtgärder för att reducera sjöfartens utsläpp av växthusgaser. Men även givet dagens

utsläpp av koldioxid från sjöfarten så skulle en överflyttning av gods från väg till sjöfart ge mycket stora klimatvinster. Denna dimension saknas i allt väsentligt i regeringens proposition. Åtgärderna kopplade till sjöfarten handlar uteslutande om att via ekonomiska styrmedel nedbringa sektorns koldioxidutsläpp. Däremot saknas helt en strategi för att stimulera överflyttning av klimatbelastande godstransporter på väg till sjöfart.

En överflyttning av godstransporter till sjöfarten skulle gynna klimatet och det skulle minska trängseln på vägarna. För att denna utveckling ska komma till stånd behöver Sjöfartsverkets prissättning när det gäller t.ex. farleds-, fyr- och lotsavgifter ses över. En differentiering av farledsavgifterna med avseende på koldioxidutsläpp bör undersökas, dock utan att det totala uttaget av avgifter ökar.

Det behövs också förbättringar i infrastrukturen i och i anslutning till hamnanläggningarna. För att skapa ett nationellt sammanhållet transportsystem där den gröna sjöfarten ges optimala förutsättningar att ta marknadsandelar från godstrafiken på väg anser vi att det är absolut nödvändigt att skyndsamt peka ut strategiska hamnar och ge dem prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar. Vi vill särskilt framhålla betydelsen av att bygga ut kapaciteten på Hamnbanan i Göteborg, Centrumbanan i Södertälje samt ny spåranslutning till Pampushamnen i Norrköping. Detta bör ges regeringen till känna.

## **24. Miljökrav för sjöfartsstöd, punkt 35 (mp)**

av Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09: MJ19 yrkande 23.

### *Ställningstagande*

En klimatfaktor ska finnas med som ett grundläggande villkor för att kunna få sjöfartsstöd. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om detta. Detta bör ges regeringen till känna.

## **25. Luftfartens utsläpp i framtida klimatregim m.m., punkt 36 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 36 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:T412 yrkande 1, 2008/09:MJ15 yrkande 3, 2008/09:MJ18 yrkande 19 i denna del och 2008/09:MJ459 yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Alla transportslag ska bära sina samhällsekonomiska kostnader, även på lång sikt. Tillväxt och regional utveckling är viktigt, men det får inte ske genom åtgärder som är ekologiskt ohållbara. Det är därför angeläget att även luftfarten bidrar till utsläppsminskningar så att de av riksdagen fastställda miljö kvalitetsmålen kan nås. Räknat per passagerarkilometer är flyget det transportsätt som påverkar miljön mest. Flyg är inte ett energieffektivt transportmedel och bör därför endast användas i sammanhang där andra alternativ inte finns. Flygtrafiken måste vara en del av omställningen mot en miljöanpassad transportsektor, bl.a. bör utsläppstaket kvarstå vid Arlanda flygplats.

FN:s klimatpanel, IPCC, förutspår att flygets samlade globala utsläpp av växthusgaser 2050 i värsta fall kan uppgå till 15 %. Det är en oroande utveckling. Den internationella flygtrafiken omfattas tyvärr inte av Kyoto-protokollet som reglerar utsläpp av växthusgaser. Ändå är det på en internationell nivå som en förändring måste ske, eftersom den internationella flygtrafiken är svår att miljöbeskatta om det inte sker i flera länder samtidigt. Det är mycket viktigt att Sverige i internationella sammanhang aktivt agerar både i EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012. Detta bör ges regeringen till känna.

## **26. Subventioner till flygplatser m.m., punkt 38 (v, mp)**

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 38 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09: MJ19 yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Utöver skattebefrielsen för flygbränsle subventioneras flyget genom driftsbidrag till flygplatser och genom Rikstrafikens upphandling av flygresor. Dessa subventioner bör minskas successivt, parallellt med en offensiv satsning på järnvägen. Därför bör driftsbidrag till icke-statliga flygplatser minska. Orter med tåg- eller bussförbindelse till Stockholms Central på tre timmar eller kortare bör inte få bidrag. I dagsläget är det statliga stödet till mäns flygresor 18 gånger större än till kvinnors resor med kollektivtrafiken. Rikstrafikens kostnader för genomförd resa på tåg är 25 kr för 2007, att jämföra med 444 kr för Rikstrafikens stöd per flygresor. Av resenärerna på tåget är 55 % kvinnor och i flygtrafiken är 63 % av resenärerna män. Regeringen ger således avsevärt större bidrag till mäns klimatförstörande resor än till kvinnors klimatsmarta resor. Detta bör ges regeringen till känna.

### **27. Framtida transportinfrastruktur, punkt 39 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 39 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09: MJ16 yrkande 1, 2008/09: MJ17 yrkande 14, 2008/09: MJ18 yrkandena 14 och 15 i denna del och 2008/09: MJ19 yrkandena 7–9.

### *Ställningstagande*

Vi anser att tydliga prioriteringar behöver göras när infrastrukturen byggs ut de närmaste åren. Det är helt nödvändigt att investeringar i ny infrastruktur bidrar till att minska utsläppen, och det krävs att projekt som bidrar till en sådan utveckling prioriteras. Vi vill därför öka satsningarna på tåg och järnväg, och vi vill fortsätta att – på det sätt som gjordes i infrastrukturpropositionen 2001 – prioritera järnväg före väg. Vi vill öka kapaciteten på järnvägen med 50 %. En sådan överflyttning av trafik ger stora klimatvinster men får även positiva effekter på andra sätt, som en kraftfull regionförstoring på avstånd där bilen inte är ett tidsmässigt realistiskt alternativ, reduktion av andra miljöförstörande utsläpp, minskad trängsel i storstäderna och ökad trafiksäkerhet. Denna typ av överflyttning bör därför vara en viktig beståndsdel för en minskad klimatpåverkan av transportsektorn.

Vi vill särskilt lyfta fram några objekt som vi anser är av stor betydelse för att skapa en för klimatet positiv utveckling. Dessa objekt är höghastighetsbanan Ostlänken mellan Järna och Linköping samt Norrbotniabanen, dvs. en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Vi vill även se en fortsatt projektering för höghastighetsbana mellan Göteborg och Borås. Dessa projekt möjliggör en betydande kapacitetsutbyggnad av järnvägsnätet, särskilt om flaskhalsarna på omkringliggande järnvägsavsnitt åtgärdas.

Vi menar också att det är viktigt att samlas nationellt kring ett antal strategiska infrastrukturprojekt som är nödvändiga för att nå landets tillväxt- och klimatmål. Riksdagen bör därför peka ut ett antal särskilt stora och betydelsefulla infrastrukturprojekt som riksintressen. Det kan exempelvis handla om en ny järnvägssträckning. De projekt som är av riksintresse ska omgärdas av särskilda regler för att underlätta planeringen. Bland annat ska inte kommunalt veto kunna användas mot projekten. För dessa strategiska projekt vill vi också att lånefinansiering ska vara möjlig, med statliga lån ur Riksgälden, som innebär att hela finansieringen för projekten är klar på förhand, vilket ger bättre förutsättningar för att planera och bygga effektivt.

Vi vill understryka att en viktig åtgärd för att få fler att i närtid välja att åka kollektivt är att minska förseningarna i tågsystemet genom att tillföra ökade medel för banunderhåll. Ökade underhållsinsatser i det befintliga nätet förbättrar även förutsättningarna att föra över mer gods från väg till järnväg. För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste också andelen resor med kollektivtrafiken öka. För att resandet med kollektiva färdmedel ska öka krävs bl.a. en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla. Vi vill understryka behovet av att sätta resenären i centrum för att få ett socialt hållbart transportsystem. Om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö, är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Busstrafiken måste därför prioriteras i vägtrafiken, och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter. Vi bedömer även att den lokala spårtrafiken i större tätorter har stora möjligheter att utvecklas.

Att resa kollektivt är att resa hållbart. Att investera i kollektivtrafiken är därför ett av de viktigaste medlen för att nå målet om hållbara transporter. Ungefär en tredjedel av befolkningen har kollektivtrafiken som enda resealternativ, och hälften av alla invånare är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar. Inte minst i våra växande städer behövs ytterligare kollektivtrafik för att minska utsläpp och trängsel. Vi anser därför att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken. Insatser behövs för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Det handlar t.ex. om anläggning av busskörfält, ändringar av vägdragning, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum m.m.

I många städer runtom i Europa satsas offensivt på spårvagnar, vilket lett till stora framgångar både i ökat kollektivtrafikresande och i minskad klimatpåverkan. Vi anser att det även i Sverige finns stora möjligheter för den lokala spårtrafiken att utvecklas i större tätorter och därigenom öka kollektivtrafikens attraktivitet. Detta bör ges regeringen till känna.

## **28. Spårtrafik m.m., punkt 40 (mp)**

av Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 40 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ19 yrkande 10.

### *Ställningstagande*

En stor satsning bör ske på utbyggnad av lokal spårtrafik i större städer den närmaste 15-årsperioden. Satsningen bör omfatta ett nytt statsbidrag till byggande av spårvägar. Staten bör genom Banverket ta ett delansvar för stimulans till och finansiering av spårtrafik i större städer. Banverket ska få i uppdrag att vara ett nationellt kompetenscenter som aktivt inspirerar städer att anlägga lokal spårtrafik samt fördelar statsbidrag till utbyggnaden. Bidragen till tåg och spårvagn, s.k. rullande materiel, bör höjas kraftigt. Genom satsningen beräknas 25–30 spårvägsprojekt i cirka tio städer till en total kostnad av 50–60 miljarder kronor kunna genomföras de närmaste 15 åren. Satsningen bör resultera i anläggning av spårvägar i åtta till tio större svenska städer. Detta bör ges regeringen till känna.

## **29. SJ:s roll, punkt 41 (mp)**

av Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 41 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ19 yrkande 15.

### *Ställningstagande*

SJ:s enda uppgift är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan. Detta går stick i stäv med de transportpolitiska målen och missgynnar särskilt kvinnors transportbehov. Reger-

ingen bör omformulera sitt krav på SJ så att det ingår i bolagets uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Detta bör ges regeringen till känna.

### **30. Nya motorvägar, punkt 42 (mp)**

av Tina Ehn (mp).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 42 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ19 yrkande 16.

#### *Ställningstagande*

Infrastrukturinvesteringar har en långsiktighet som överskrider mycket annat i politiken. Den infrastruktur som byggs nu kommer med största säkerhet att finnas i många decennier framöver. Byggnad av nya motorvägar medför en satsning på de transportslag som har störst klimatpåverkan – bilen och lastbilen. Regeringen satsar ungefär dubbelt så mycket pengar på vägar som järnvägar. Över 71 järnvägssträckningar har lagts på is i brist på anslag. Regeringen bör inte investera mer i nya motorvägar som ökar kapaciteten för vägtrafiken och därmed leder till ökad klimatpåverkan. Detta bör ges regeringen till känna.

### **31. Planering av infrastruktur m.m., punkt 43 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 43 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkandena 18–20.

#### *Ställningstagande*

Vi anser att tiden för planering och byggande av grön infrastruktur bör minska. Det är ett välkänt faktum att det tar väldigt lång tid att planera och genomföra större infrastrukturprojekt i Sverige. Den nuvarande planeringsprocessen begränsar på ett tydligt sätt möjligheterna att föra en ambitiös infrastrukturpolitik för minskad klimatpåverkan. Samordningen av

planeringen på lokal och central nivå måste förbättras. I dag löper kommunernas och trafikverkens planering i många avseenden parallellt, vilket ger upphov till mycket dubbelarbete och långa ledtider. Vi vill pröva om man i planprocessens slutskede kan skapa utbytbarhet mellan trafikverkens och kommunernas planer. En kommunal detaljplan skulle då även kunna få status som järnvägsplan.

Vi menar vidare att det även behövs en tydligare samordning av kommunernas planering. Vi vill därför utveckla de regionala utvecklingsprogrammen så att de även omfattar fysisk planering. En kommunöverskridande planering och samordning av bostäder, vägar och spår kan bidra till att man på ett tidigt stadium identifierar och löser intressekonflikter mellan de berörda kommunerna. En annan viktig utgångspunkt är att ge miljömålen en starkare ställning i den fysiska planeringen. En sammanhållen regionplan kan bl.a. minska tendenserna till ett utglesat bebyggelsemönster där bostäder, handelsområden och arbetsplatser i stor omfattning lokaliseras till perifera platser som är svåra att försörja med kollektivtrafik.

Det bör utredas om det är möjligt att ändra miljöbalken för att ge klimatet en större tyngd i samhällsplaneringen. De nuvarande skrivningarna i miljöbalken tillkom under en tid då kunskapen om den globala uppvärmningens förekomst och verkningar var betydligt mer begränsade än i dag. Det kan därför vid tillämpningen vara svårt att göra avvägningar där negativa effekter på närmiljön står i konflikt med entydigt positiva klimateffekter.

De samhällsekonomiska analysmodellerna bör enligt vår mening uppdateras utifrån behovet av att minska klimatpåverkan. För större infrastrukturprojekt görs en samhällsekonomisk kalkyl där nyttan av investeringen ställs mot dess kostnader. Regeringen har i olika sammanhang tydligt deklarerat att den samhällsekonomiska kalkylen ska få ett betydligt större genomslag i prioriteringen mellan olika projekt. I praktiken innebär detta att vägprojekt generellt kommer att få en större kalkylerad nytta och därmed prioriteras högre än klimatsmarta järnvägsprojekt, eftersom kostnaden för klimatpåverkan är underskattad. Dessa modeller måste utvärderas så att de i högre utsträckning tar klimathänsyn. Detta bör ges regeringen till känna.

### **32. Externa köpcentrum m.m., punkt 45 (v, mp)**

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 45 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09: MJ18 yrkande 20 i denna del och 2008/09: MJ19 yrkande 20.



### *Ställningstagande*

Etableringen av externa köpcentrum leder till ett ökat transportbehov, vilket i sin tur orsakar ökad klimatpåverkan och slår hårt mot både boendena nära service och lanthandeln. En studie i Linköping pekar på att trafikarbetet med bil för dagligvaruinköp kan öka med 50 % i samband med att externhandel byggs ut. Mellan åren 1980 och 2000 mer än fördubblades antalet externa etableringar. År 2004 planerade drygt var tredje kommun en expansion av externhandeln. Denna utveckling motverkar visionen om att minska de tvungna resorna. Korta avstånd till service ökar möjligheterna att gå och cykla, därför behöver nyetableringen av externa köpcentrum avstanna. Detta bör ges regeringen till känna.

### **33. Samordning med EU:s transportinfrastruktur m.m., punkt 46 (v, mp)**

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 46 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ18 yrkande 5.

### *Ställningstagande*

EU stöder stora satsningar på infrastrukturinvesteringar, bl.a. genom Europeiska investeringsbanken (EIB). För att bidra till en ekologiskt hållbar utveckling är det helt nödvändigt att den huvudsakliga inriktningen på dessa investeringar utgör en ny miljöanpassad infrastruktur. Nya motorvägsbyggen är en återvändsgränd som leder till ökade godstransporter på väg. En sådan utveckling kommer att göra det mycket svårt eller omöjligt att minska koldioxidutsläppen. Investeringar bör i stället göras i järnväg, sjöfart och system för samordning och omlastning för ett optimalt utnyttjande av de olika transportslagens fördelar. Detta bör ges regeringen till känna.

### **34. Klimatgranskning av jordbruksstöd, punkt 48 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 48 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ19 yrkande 26.

### *Ställningstagande*

Stöd inom jordbruket har haft och har fortfarande olika fokus genom åren: produktionsstöd, trädesstöd, interventionsstöd och miljöstöd. Merparten av dem har tillkommit i en tid när klimatfrågan inte hade samma akuta karaktär som i dag. Därför har de ibland negativa klimateffekter. Vi anser att alla stöd som finns inom jordbruksproduktionen bör granskas ur ett klimatpåverkande perspektiv. Detta bör ges regeringen till känna.

### **35. Biogasproduktion i jordbruket, punkt 49 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 49 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ17 yrkande 28 och 2008/09:MJ19 yrkandena 12 och 24.

### *Ställningstagande*

Möjligheten att få investeringsstöd till biogasproduktion bör öka. Ett investeringsbidrag till att utveckla biogasproduktion från stallgödsel bör genomföras. Gårdsproduktionen av biogas bör främjas. Fossil energi i jordbruket bör fasas ut så att jordbruket på lång sikt blir självförsörjande på energi. Det är viktigt att stödja en utveckling där jordbruket kan producera klimatneutral energi för sitt eget energibehov och till användning i transportsektorn. Detta bör ges regeringen till känna.

### **36. Livsmedelskedjans klimatpåverkan, punkt 50 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 50 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkandena 24–26.

### *Ställningstagande*

En handlingsplan bör tas fram för hur livsmedelskedjans, inklusive animalieproduktionens, klimatpåverkan kan minskas. Regeringen vill stärka Livsmedelsverkets arbete för att stödja och följa upp att nödvändiga åtgärder vidtas för att minska livsmedelskedjans klimatpåverkan. Det räcker inte. Fler åtgärder behöver och kan vidtas redan nu. Jordbruksverket bör ges i uppdrag att i samarbete med andra berörda myndigheter och branschens aktörer göra en sammanställning över kunskapsläget rörande klimatåtgärder, identifiera områden för konflikter och synergieffekter med andra mål samt ta fram en handlingsplan. FAO understryker att det är mycket viktigt att ta krafttag mot animalieproduktionens miljöpåverkan, och ett sätt att göra det är att se till att priset på livsmedel avspeglar de miljömässiga kostnaderna. En utredning av ekonomiska styrmedel för att minska livsmedelskedjans klimatpåverkan bör därför tillsättas.

Vi behöver även miljö- och klimatanpassa vårt jordbruk i Europa och ta bort exportsubventioner och dumpning av livsmedelsöverskott i länder i syd. Detta bör ges regeringen till känna.

### **37. Animalieproduktionens klimatpåverkan, punkt 51 (v, mp)**

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 51 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:U322 yrkande 12, 2008/09:MJ18 yrkande 6 och 2008/09:MJ459 yrkande 4 och avslår motion 2008/09:MJ18 yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Sverige bör agera för att ett mål för minskad köttkonsumtion införs på EU-nivå. Med tanke på den stora påverkan köttkonsumtionen dessutom har på klimatet anser vi att det är nödvändigt att minska köttkonsumtionen i rika länder. Enligt FN:s livsmedels- och jordbruksorgan FAO går 80 % av all jordbruksmark globalt – åker och bete – till kött- och mjölkproduktion. Nords överdrivna konsumtion av kött, ägg och mjölk – särskilt från djur som fötts upp på kraftfoder från syd – behöver därför minska för att ge större möjligheter att minska hungern. Minskad köttkonsumtion är ett sätt att nå de globala klimatmålen och trygga livsmedelsförsörjningen. Detta bör ges regeringen till känna.

**38. Skogsbrukets klimatpåverkan, punkt 52 (s)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Helén Pettersson i Umeå (s) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 52 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:MJ325, 2008/09:MJ412 och 2008/09:MJ466 samt avslår motion 2008/09:MJ464.

*Ställningstagande*

Vi vill öka möjligheten att i större utsträckning binda koldioxid i s.k. kolsänkor. Skogen kan fungera både som kolkälla och kolsänka, ett förhållande som har direkt bäring på klimatproblematiken och växthuseffekten. Det norra skogsbarrsbältet har stora möjligheter att binda koldioxid, och ett aktivt skogsbruk medverkar till denna bindning av koldioxid. Detta är något som är unikt för dessa breddgrader. Ju mer skog som aktivt brukas, desto mer koldioxid binds. Därför har skogsskötseln en viktig roll att fylla i kampen mot klimatförändringar. Det finns betydande potential att förbättra skogens kolsänkekapacitet även i Sverige. Vi bör försöka maximera skogens tillväxt och använda virket till att ersätta produkter som ökar atmosfärens koldioxidhalt. Därför bör skogsbrukets produktionsskogar uppvärderas ur ett samhällsperspektiv, för att samtidigt bromsa klimatförändringar. Detta bör ges regeringen till känna.

**39. Lokalt och regionalt klimatarbete, punkt 55 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 55 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:Fö289 yrkande 35 och 2008/09:MJ17 yrkande 12 och avslår motion 2007/08: MJ449 yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Vi motsätter oss starkt regeringens beslut att avveckla klimatinvesteringsprogrammet (Klimp). Klimp beräknas enligt Naturvårdverket leda till minskade utsläpp av växthusgaser på 1,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter om året och har en positiv effekt på sysselsättningen. Projekten inom Klimp beräknas dessutom minska energianvändningen i Sverige med 1,2 TWh per år och leda till miljöförbättringar inom ramen för flera av de nationella miljö kvalitetsmålen. Klimpbidrag på 1,8 miljarder kronor beräknas resultera i klimatinvesteringar på 8 miljarder kronor. Utsläppsminskningarna görs i ca 900 projekt som genomförs av kommuner, företag och andra organisationer. Flera av de påbörjade projekten pågår ända till 2012. Klimatnyttan per bidragskrona har ökat med tiden. Vi föreslår därför att klimatinvesteringsprogrammet ska fortsätta. Programmen ska särskilt utformas så att det är de mest samhälls- och klimatmässigt effektiva åtgärderna som beviljas och genomförs. Kommuner bör även få stöd och information för att utforma lokala klimat- och sårbarhetsplaner. Detta bör ges regeringen till känna.

#### **40. Forskning om jordbruk och livsmedel, punkt 58 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 58 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ19 yrkande 25 och 2008/09:MJ459 yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Regeringen bör tillsätta en utredning som klargör jordbrukets påverkan på klimatet. Jordbruket är en stor källa till klimatstörande gaser. Utsläppen av lustgas och metan från jordbruket följer delvis komplexa biologisk-kemiska processer som kräver ytterligare forskning för att klarläggas. Detta bör vara ett prioriterat ämne för klimatforskningen.

Livsmedelsproduktionen måste bli mer klimatinriktad för att kunna utgöra en av grundpelarna i det hållbara samhället. Det behövs kraftfulla satsningar på forskning som ger en förstärkt vetenskaplig grund för utformningen av framtida råd om mat- och motionsvanor. Människor måste få bra underlag för att fatta sina beslut. Detta bör ges regeringen till känna.

**41. Utsläppsminskningar i andra länder, punkt 62 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 62 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkandena 2 och 6 samt avslår motion 2007/08:MJ449 yrkande 5.

*Ställningstagande*

Sverige bör ha högt ställda ambitioner i stödet till klimatinsatser i andra länder. Vi vill därför minska utsläppen i andra länder med 13 % i förhållande till hur utsläppen såg ut i den icke handlande sektorn i Sverige 1990. Fokus ska ligga på stöd till klimatarbete i utvecklingsländer. Värdet av olika instrument och metoder för stöd till klimatarbetet i andra länder ska närmare utvärderas mot bakgrund av hittills vunna erfarenheter och resultatet av kommande internationella överenskommelse om instrument och former för klimatåtgärder i andra länder. Vi avser att snarast därefter återkomma med förslag på hur ett mål för Sveriges klimatinsatser i andra länder bör utformas.

Sverige bör agera för att CDM utvecklas, förenklas och förbättras så att det säkerställs att åtgärderna håller hög kvalitet och leder till verifierbara, additionella utsläppsminskningar. Regeringen bör aktivt medverka till uppbyggnaden av globala instrument för tekniköverföring. Sverige bör ta initiativet till att, tillsammans med organisationer som FN och Världsbanken, medverka till finansiering av stimulansåtgärder för teknisk utveckling inriktad på utvecklingsländernas förutsättningar. Sverige bör erbjuda sitt aktiva stöd för tekniksamarbetsprogram med snabbväxande ekonomier t.ex. Kina och Indien, och definiera sektorer där svenskt kunnande kan spela en särskild roll. Detta bör ges regeringen till känna.

**42. Utsläpp i utvecklingsländer, punkt 63 (v, mp)**

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 63 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ19 yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Ett exempel på hur Sveriges och EU:s ansvar i det internationella sammanhanget bör beräknas kan vara en modell som kallas Greenhouse Development Rights (GDR). Denna modell har utvecklats av bl.a. Stockholm Environment Institute. Enligt modellen är det de rika ländernas uppgift att ta på sig en del av ansvaret för att minska utsläppen även i utvecklingsländer. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om hur en modell som exempelvis GDR kan vara vägledande för den svenska klimatpolitiken. Det globala klimatarbetet måste bygga vidare på befintliga internationella instrument såsom klimatkonventionen, Kyotoprotokollet och EU:s utsläppsrättshandel samtidigt som nya instrument utvecklas. Ett exempel är sektoriella överenskommelser inom industrin. Att utveckla utsläppshandeln är viktigt, men det går sakta och frågan är om man kommer att nå fram i tid. Detta bör ges regeringen till känna.

#### **43. EU:s klimatpolitik, punkt 64 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 64 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkandena 9 och 10.

### *Ställningstagande*

Sverige bör vara pådrivande för en progressiv klimatpolitik inom EU. Det är viktigt att Sverige för en nationell klimatpolitik som bidrar till att öka vår trovärdighet i det internationella arbetet. Sverige bör kraftfullt understödja EU-ländernas gemensamma pådrivande roll i de globala klimatförhandlingarna. Detta bör ges regeringen till känna.

#### **44. EU:s budget för klimatmål, punkt 66 (v)**

av Wiwi-Anne Johansson (v).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 66 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ18 yrkande 2.

*Ställningstagande*

EU behöver ta ett större ekonomiskt ansvar för att stödja dem som drabbas värst av klimatförändringarna. Men EU har ingen enskild budgetpost för klimatbistånd. Sverige bör verka för att det i EU:s budget inrättas en enskild budgetpost utanför biståndssatsningarna för klimatbistånd. Detta bör ges regeringen till känna.

**45. Handel med utsläppsrätter, punkt 67 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 67 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08: MJ449 yrkande 17, 2008/09: MJ16 yrkande 6 och 2008/09: MJ459 yrkandena 21–23.

*Ställningstagande*

Utgångspunkten för EU:s klimatpolitik är att den globala temperaturökningen ska begränsas till högst 2 grader Celsius jämfört med förindustriell nivå. För att detta ska vara möjligt måste hela världen bidra till att minska sina utsläpp.

Det viktigaste instrumentet i EU:s klimatpolitik är EU:s eget system för handel med utsläppsrätter (ETS). Vi anser att systemet bör utformas för att klara minskningar på minst 30 % till 2020.

Hittills har systemet fungerat otillfredsställande, men inför den tredje handelsperioden har en rad förbättringar införts. Inför nästa handelsperiod, 2013–2020, sätts det ett tak för och fördelning av utsläppsrätterna som bestäms på EU-nivå. Detta skiljer sig från den nuvarande fördelningsprocessen, där medlemsstaterna lämnar nationella fördelningsplaner efter vissa kriterier och där planerna slutligen godtas av kommissionen. Vi anser att auktionering ska vara huvudregeln. Vi vill också att Sverige ska vara drivande för global utsläppshandel inom konkurrensutsatta energiintensiva industrier, exempelvis stålindustrin. Detta bör ges regeringen till känna.



**46. Utsläppsrätter i transportsektorn, punkt 68 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 68 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:T412 yrkande 3, 2007/08:MJ412 yrkande 2, 2008/09:Sk352 yrkande 8 och 2008/09:MJ459 yrkande 20.

*Ställningstagande*

Vi anser att man genom att lyfta in transportsektorn i handeln med utsläppsrätter ska kunna nå positiva klimateffekter. Hela transportsektorn bör omfattas av EU:s handel med utsläppsrättigheter. Transporterna, i första hand tung trafik och flygtransporter, bör vara nästa sektor som omfattas av utsläppshandeln. Successivt måste fler sektorer komma att omfattas.

Det är avgörande att transportsektorn får en egen ”bubbla” för sina utsläpp. Annars kommer den att riskera att trycka upp kostnaderna för utsläppsrättigheter för industrin, vilket kommer att hota sysselsättningen utan att ge några positiva effekter på klimatet. Regeringen bör i EU agera för att transportslag inte omfattas av samma system med utsläppsrätter som industrin och energiföretagen. Flyget bör inte ingå i samma system med utsläppsrätter som industrin. Sverige bör verka i EU för att flygets möjligheter att köpa utsläppsrätter från andra sektorer begränsas. Det är viktigt att samma minskningskrav ställs på flyget som på andra sektorer. Detta bör ges regeringen till känna.

**47. Myndighetsansvar för klimatanpassning, punkt 70 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 70 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ17 yrkande 29 och 2008/09:MJ19 yrkande 28 och avslår motion 2008/09:Fö289 yrkande 34.

### *Ställningstagande*

Den nyinrättade Myndigheten för samhällsskydd och beredskap bör få ett utpekad huvudansvar för klimatanpassningsåtgärder i Sverige. Vidare bör samtliga berörda sektorsmyndigheter få ett tydligt ansvar för anpassningen till ett ändrat klimat inom sitt eget ansvarsområde. Detta bör ges regeringen till känna.

#### **48. Finansiering av klimatanpassning, punkt 71 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 71 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkandena 30 och 35.

### *Ställningstagande*

Flera myndigheter får ett ökat ansvar att svara för samordningen av olika delar av anpassningsåtgärderna. Vi är tveksamma till om de av regeringen aviserade medlen är tillräckliga för dessa uppgifter. Det gäller bl.a. länsstyrelserna och Livsmedelsverket. Regeringen bör återkomma till riksdagen med en samlad bedömning av hur förebyggande klimatanpassningsåtgärder ska finansieras samt av myndigheternas resursbehov för klimatanpassningsansvar. Detta bör ges regeringen till känna.

#### **49. Anslag för skydd mot naturolyckor, punkt 72 (mp)**

av Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 72 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:Fö289 yrkande 6 och 2008/09:MJ19 yrkande 29.

### *Ställningstagande*

Vi föreslår ett särskilt anslag för investeringar för skydd mot naturolyckor med syfte att minska sårbarheten för extrema väderhändelser och långsiktiga klimatförändringar. Detta bör ges regeringen till känna.

**50. Kunskapsunderlag i hälsofrågor, punkt 74 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 74 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkande 40.

*Ställningstagande*

Regeringen bör ge Socialstyrelsen i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för kommuners och landstings beredskap för värmeböljor, infektionssjukdomar samt andra hälsorelaterade effekter för ett förändrat klimat. Underlaget ska innefatta förslag på åtgärder. Regeringen bör till riksdagen redovisa en samlad bedömning av klimatförändringarnas effekter på människors hälsa och erforderliga åtgärder för att möta dessa. Detta bör ges regeringen till känna.

**51. Miljöanalys, punkt 75 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 75 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ17 yrkande 31 och 2008/09:MJ19 yrkande 31.

*Ställningstagande*

Naturvårdsverket bör ha ett fortsatt huvudansvar för miljöanalys. Regeringen föreslår att Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) ges ansvaret för att möta framtida krav på insamling, analys och tillhandahållande av miljödata. Ansvaret för insamling av miljödata har hitintills legat på Naturvårdsverket. Naturvårdsverket har sedan i mån av behov lagt ut förfrågningar om kunskap, som olika lärosäten fått möjlighet att tillgodose. Rimligen kan de olika lärosätenas respektive kompetenser bäst tas till vara om Naturvårdsverket även fortsättningsvis har huvudansvaret för att ta in den kompetens som behövs för att tillhandahålla sakligt underlag för miljöanalys. Detta bör ges regeringen till känna.

**52. Anpassning inom skogsbruket, punkt 76 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 76 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:Fö289 yrkande 14 och 2008/09:MJ17 yrkande 41.

*Ställningstagande*

Ett sätt att öka skogens motståndskraft mot klimatförändringar är en ökad lövskogsinblandning som kan klara stormar bättre. Regeringen bör ge Skogstyrelsen i uppdrag att ta fram förslag på hur man kan möta det förändrade klimatets direkta påverkan på skogsproduktionen och hur skogsbruket redan i dag kan förbereda sig för detta, t.ex. genom ökad andel inslag av löv samt minskad kalhyggesavverkning. Detta bör ges regeringen till känna.

**53. Ekosystemens resiliens, punkt 77 (mp)**

av Tina Ehn (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 77 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ19 yrkande 27.

*Ställningstagande*

Det går att stärka naturens förmåga att hantera kriser genom aktivt arbete, vilket i sin tur ger minskad sårbarhet för mänskliga samhällen. Exempelvis kan vattenflöden göras jämnare genom restaurering av våtmarker. Genom skogsbruk som premierar olikåldrig och artrik skog kan skador från stormar minska. En aktiv politik för att minska sårbarheten innebär att arbeta för att slå vakt om och återupprätta ekosystemens resiliens, dess naturliga förmåga att hantera förändringar. Detta bör ges regeringen till känna.

**54. Ändringar i plan- och bygglagen, punkt 78 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 78 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ17 yrkan-dena 33, 34, 36 och 39 samt 2008/09:MJ19 yrkande 32 och avslår motion 2008/09:MJ19 yrkande 33.

*Ställningstagande*

Regeringen bör återkomma till riksdagen med en analys och vid behov förslag om lagreglering av likställighetsprincipen vid kommunal finansiering av förebyggande åtgärder på enskilt ägda fastigheter. I dag råder det oklarheter kring vad kommuner får och kan göra när det gäller befintlig bebyggelse. Vidare bör kommunernas ansvar för detaljplaner och bygglov utökas till 20 år vad gäller skadeståndsansvar för översvämning, ras, skred och erosion gentemot enskilda och företag. Skyddet för enskilda bör stärkas och kommunerna bör få ett starkare motiv att sätta säkerhet och klimatsäkring av exempelvis VA-anläggningar framför lockande förslag på kortsiktig exploatering.

Regeringen bör även återkomma till riksdagen med förändring av plan- och bygglagen så att det blir obligatoriskt för kommunerna att upprätta klimat- och sårbarhetsplaner. Kommunerna måste börja planera utifrån de kommande klimatförändringarna samtidigt som de arbetar för att minska klimatpåverkande utsläpp i kommunen.

Boverket bör ges i uppdrag att, i samverkan med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och andra berörda myndigheter, upprätta allmänna råd angående åtgärder för skydd av befintlig bebyggelse mot översvämning, ras, skred och erosion samt att förhindra vatteninträngning i avloppssystem. Detta bör ges regeringen till känna.

**55. Förebyggande åtgärder mot översvämning, punkt 79 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 79 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:Fö289 yrkande 24, 2008/09: MJ11 yrkande 35, 2008/09: MJ17 yrkande 32, 2008/09: MJ18 yrkande 18 i denna del och 2008/09: MJ19 yrkande 30 och avslår motion 2008/09:Fö289 yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Det finns ett behov av att skapa större utskov från Vänern. Olika alternativ att förhindra skador med anledning av höga vattenflöden i Vänern och Göta älv bör utredas närmare. Ett tunnelbygge från Vänern till Västerhavet behöver utredas som ett alternativ till att skredsäkra och eventuellt gjuta in Göta älv för att kunna klara en avtappning av Vänern. För att kunna bedöma kostnaderna för åtgärder i Vänern krävs också fördjupade undersökningar.

Vad gäller klimatanpassning av Mälaren finns ett behov av att bygga ut Södertälje kanal för att klara större utskov, dvs. större vattenflöde från Mälarens till Östersjön. Detta bör ges regeringen till känna.

### **56. Omprövning av vattendomar, punkt 80 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 80 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09: MJ17 yrkande 37 och 2008/09: MJ19 yrkande 34.

### *Ställningstagande*

En utredning bör genomföras för att analysera behovet av omprövningar av vattendomar med tanke på klimatförändringar. Utredningen bör se över lagstiftningen kring vattenverksamhet i dess helhet och särskilt föreslå förändringar som underlättar omprövningar med hänsyn till översvämningssrisker och markavvattning. Utredningen bör även behandla tillstånds- och ägarlösa dammar. Detta bör ges regeringen till känna.

**57. Markens infiltration, punkt 81 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 81 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:Fö289 yrkandena 13 och 16 samt 2008/09:MJ17 yrkande 38.

*Ställningstagande*

Regeringen bör ge Naturvårdsverket i uppdrag att utarbeta en strategi för hur dammar, öppen dagvattenhantering och våtmarker ska kunna bidra till att öka markens infiltrationsförmåga. En viktig aspekt vid översvämningar är markens förmåga att infiltrera vatten för att få jämnare vattenflöden. En strategi för att minska risken för översvämningar handlar därför om att stärka naturens förmåga att infiltrera vatten t.ex. genom restaurering och varaktigt skydd av våtmarker. Detta bör ges regeringen till känna.

**58. Utgångspunkter för Sveriges agerande i de internationella förhandlingarna, punkt 82 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 82 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkandena 4, 5 och 7 samt avslår motion 2007/08:MJ463 yrkande 5.

*Ställningstagande*

Kyotoprotokollets första åtagandeperiod löper ut 2012. En ny internationell överenskommelse om fortsatta åtaganden om bindande och kvantitativa utsläppsreduktioner behöver träffas i god tid före 2012. En överenskommelse om en ny klimatregim kan förhoppningsvis kunna träffas vid partsmötet i Köpenhamn december 2009.

Vi anser att regeringen bör verka för att EU intar en ledande roll i de internationella klimatförhandlingarna. Bindande, kvantitativa åtaganden för perioden närmast efter 2012 bör omfatta alla industriländer. Sverige bör

agera för att industriländernas utsläppsreduktioner ska uppgå till 30–40 % till 2020. Utsläppen i industriländerna bör minska med 80–95 % till 2050. De snabbt växande ekonomiernas samlade utsläpp bör minska med 15–30 % under ett s.k. business as usual-scenario till 2020 för att målet om maximalt 2 graders global temperaturhöjning ska ligga inom rätkhåll. Sverige bör agera för att utsläppen per capita på sikt konvergerar. Sverige bör även vara drivande för global utsläppshandel inom konkurrensutsatta energiintensiva industrier, exempelvis stålindustrin.

Vi menar även att Sverige bör verka för att mobilisera finansiella resurser till anpassningsåtgärder, utsläppsminskningar och tekniköverföring för utvecklingsländer. FN:s klimatpanel visar i sin andra delrapport om effekter, anpassning och sårbarhet (2007) att alla regioner i världen påverkas av den pågående uppvärmningen. Värst är det för utvecklingsländerna, som behöver skydda sig för negativa konsekvenser i nästan hela samhällsstrukturen. Minskad matproduktion, ökad vattenstress och översvämningar är några av de förväntade effekterna för hundratals miljoner människor i Afrika och Asien. Nya finansieringsformer behöver utvecklas för att stödja utvecklingsländernas anpassning till klimatförändringarna. Anpassning till ett förändrat klimat kommer att kräva betydande resurser. Detta bör ges regeringen till känna.

## **59. Utvinning av fossila bränslen i vissa områden, punkt 84 (v, mp)**

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 84 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09: MJ13 yrkande 33 och 2008/09: MJ19 yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Redan kända fyndigheter av olja och gas överstiger den mängd som kan eldas upp om vi ska klara målet att den globala temperaturen inte ska öka mer än 2 grader jämfört med förindustriella förhållanden. Mot den bakgrunden finns ingen anledning att tillåta ny exploatering av fossila fält i känsliga naturområden som Arktis eller Östersjön. Sverige bör därför ta initiativ till att det internationella samfundet snarast utvecklar och antar en konvention eller annat instrument som ger Arktis skydd mot utvinning av fossila bränslen och mineraler under minst 100 år. Detta bör ges regeringen till känna.



## **60. Förbud mot prospektering efter fossila bränslen, punkt 85 (mp)**

av Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 85 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ19 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Klimatpolitikens befintliga instrument och åtaganden bör kompletteras med ett moratorium för prospektering efter oexploaterade olje-, kol- och naturgaskällor. En sak vet vi med säkerhet – all olja, kol och gas som tas upp ur jordskorpan kommer att användas. Sverige bör därför verka internationellt för att initiera en process som leder fram till en sådan mekanism. Detta bör ges regeringen till känna.

## **61. Klimatbistånd, punkt 86 (v, mp)**

av Wiwi-Anne Johansson (v) och Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 86 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:MJ18 yrkande 1 och 2008/09:MJ19 yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Det behövs ett nytt klimatbistånd. Regeringens klimatsatsning inom biståndet räcker inte. Den nya satsningen uppgår till 1,3 miljarder kronor per år, och pengarna tas från det nuvarande biståndet. Men enligt Sidas årsredovisning för 2006 satsade Sida redan då ca 2 miljarder kronor på miljöbistånd. Följande områden prioriterades: vatten och sanitet, kemikaliehantering, hållbar energi och klimat, hållbar stadsutveckling, hållbart naturbruk, utbildning, kapacitetsutbyggnad och miljöförvaltning. Många av dessa områden har relevans för klimatbistånd. Det kan ifrågasättas om regeringen verkligen tillfört klimatbiståndet några nya resurser eller om regeringen endast döpt om en redan existerande satsning. Enligt klimatkonventionen har de rika industriländerna förbundit sig att ge nya, additionella resurser för bl.a. klimatanpassning till utvecklingsländer. Behovet av bistånd till klimatåtgärder i syd är enormt, och många talar i dag om att det är lika stort som det

globala utvecklingssamarbetet. Det ordinarie biståndet bör även i fortsättningen gå till fattigdomsbekämpning. Utöver det krävs även klimatbistånd. Detta bör ges regeringen till känna.

## **62. Kanalisering av klimatstöd, punkt 87 (mp)**

av Tina Ehn (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 87 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ19 yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Sveriges och EU:s stöd ska kanaliseras genom organisationer som har ett brett förtroende och stor acceptans i utvecklingsländerna och som utvecklingsländerna har insyn i och deltar i som fullvärdig part. I dagsläget är det endast FN och Global Environment Facility som kan erbjuda detta. Detta bör ges regeringen till känna.

## **63. Avskogningen i utvecklingsländer, punkt 88 (s, v, mp)**

av Anders Ygeman (s), Carina Ohlsson (s), Bo Bernhardsson (s), Jan-Olof Larsson (s), Wiwi-Anne Johansson (v), Helén Pettersson i Umeå (s), Tina Ehn (mp) och Aleksander Gabelic (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 88 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:MJ17 yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Sverige bör enligt vår mening agera för att stoppa avskogningen och bidra konstruktivt till att finna finansiering och mekanismer för att detta ska bli möjligt. Ett viktigt hot mot den biologiska mångfalden världen över är exploatering av skog. Avskogningen i utvecklingsländer, initierad genom mänsklig aktivitet, motsvarar dessutom ungefär 20 % av de globala växthusgasutsläppen. Här finns alltså en betydande potential till utsläppsminskning, ofta till en relativt låg kostnad. En framtida klimatregim måste skydda tropiska skogar, t.ex. genom att skapa incitament för minskad avskogning. Samtidigt är det viktigt att incitamenten utformas så att inte den biologiska mångfalden hotas, t.ex. genom att befintliga naturskogar

ersätts med snabbväxande arter. Sverige bör agera för att stoppa avskogningen och bidra konstruktivt till att finna finansiering och mekanismer för att detta ska bli möjligt. Detta bör ges regeringen till känna.

# Särskilda yttranden

## 1. Klimatpolitikens inriktning (v)

Wiwi-Anne Johansson (v) anför:

Vänsterpartiet vill verka för att jordens begränsade resurser ska fördelas rättvist mellan alla människor inom ramarna för naturens långsiktiga bärkraft. Vår strävan är att driva en klimat- och energipolitik som fördelar vår mänskliga påverkan på klimatet på ett rättvist sätt i Sverige och världen.

Rika länders utsläpp av växthusgaser ger de värsta och mest dramatiska effekterna i fattiga länder. Det finns också skillnader mellan mäns och kvinnors påverkan på klimatet; män tycks påverka klimatet mer negativt än kvinnor. Mönstret är detsamma i fattiga och rika länder. Finns det en cykel i byn i Västafrika är det mannen som använder den. Finns det en bil i en familj i Sverige är det ofta mannen som kör den.

Vi vill införa ett nytt klimatmål: Begränsad klimatpåverkan i andra länder. Det är angeläget att vi inte bara räknar hur stora utsläpp av växthusgaser vi förorsakar här hemma i Sverige. De varor vi importerar från andra länder bör också räknas in i hur mycket växthusgaser vi orsakar, och ett särskilt mål för hur mycket vi ska tillåta oss att generera i andra länder bör sättas upp.

Situationen i Sverige är inte heller rättvis vad gäller vår negativa påverkan på klimatet. Av de 6,9 miljoner bilar som finns i Sverige är 5,2 miljoner registrerade på män. Kvinnor står i stället för merparten – två tredjedelar – av de hushåll som helt saknar bil eller körkort. Män påverkar därmed klimatet mer än kvinnor.

Vi vill satsa mer på kollektivtrafik och t.ex. sänka fordonsskatten på bussar och göra försök med avgiftsfri kollektivtrafik i ett par regioner i landet. Höjda miljöskatter för att minska utsläppen är nödvändiga, men det är lika nödvändigt att samtidigt kompensera dem som drabbas hårdast, t.ex. de med låga inkomster och de som bor i glesbygder.

Vänsterpartiet tycker att elcertifikat är en bra metod att driva fram förnybar energi, men det kan inte användas när det riskerar att slå ut biologisk mångfald. Regeringen har valt att ge den som vill bygga ut småskalig vattenkraft elcertifikat, vilket är mycket olyckligt. Utbyggnaden av småskalig vattenkraft har försumbar betydelse i mängd el som kan utvinnas men stor och oåterkallelig påverkan på biologisk mångfald och vandringsvägar för fisk.

Med tanke på den stora påverkan konsumtionen av kött och mejeriprodukter har på klimatet anser vi det nödvändigt att minska konsumtionen av dessa produkter i rika länder. I vänsterpartiets rapport ”Djurindustrin och klimatet – EU blundar och förvärrar” konstaterar vi att EU understöder kött- och mejeriindustrin med ungefär 30 miljarder kronor per år i form av s.k. interventioner och direktstöd. Dessutom ger EU 400 miljoner kronor i

stöd till marknadsföring av olika djurprodukter, så att försäljningen ska öka. Sverige bör agera för ett slutdatum då kontraproduktiva subventioner som stöder kött- och mejeriindustrin ska ha fasats ut.

## **2. Klimatpolitikens inriktning (mp)**

Tina Ehn (mp) anför:

Miljöpartiet vill i detta yttrande utveckla vår ståndpunkt runt vissa delar i betänkandet.

Vi anser att Naturvårdsverket ska få i uppdrag att uppdatera miljömålen utifrån klimatförändringarna. I uppdraget ska ingå en analys av anpassningsbehovet till ett förändrat klimat och av vilka ytterligare åtgärder som kan krävas.

Vad gäller kunskapsförsörjning om klimatförändringar anser vi att SMHI ska få ett huvudansvar. Institutet bör inrätta en förstärkt informationsfunktion gentemot olika användargrupper, särskilt kommuner, sektorsmyndigheter och länsstyrelser. SMHI bör vidare få i uppdrag att föreslå hur ett ökat tillgängliggörande av data genom återanalys och digitalisering kan komma till stånd. SMHI bör dessutom få i uppdrag att i samråd med Jordbruksverket, SGU och Skogsstyrelsen utreda möjligheterna att införa varningssystem för extremväder.

Beträffande föreslagna åtgärder inom skatteområdet delar vi inte regeringens uppfattning om en sänkt fordonsskatt för tunga lastbilar och tunga bussar. Regeringen har föreslagit att en sänkning till EU:s minimiskattnivå ska införas fr.o.m. den 1 januari 2011. Det finns ingen som helst anledning att ta bort fordonsskatten för tunga lastbilar. I dag subventioneras lastbilstransporter genom fri tillgång till vägnätet, till skillnad från järnvägstransporter som har banavgift, och genom att lastbilstrafiken får växa på klimatets bekostnad genom avsaknad av kilometerskatt.

Utöver vad som redovisas om biogas i betänkandet och från vad som framgår av de gemensamma ståndpunkterna i oppositionens reservationer, anser Miljöpartiet att det finns möjligheter till en utveckling av biogasområdet. Vi vill inrätta ett biogassekretariat som får till uppgift att inventera och följa upp potentialen inom olika branscher avseende lämpliga biogaskällor. Dessutom bör en ökad separation av biologiskt nedbrytbart avfall gynnas och incitament för avsättning av biogas skapas.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat:*

1. Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om mål för den svenska klimatpolitiken till 2020.
2. Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

### Följdmotionerna

*2008/09: MJ16 av Anders Ygeman m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att satsa på och prioritera strategiska gröna infrastrukturinvesteringar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av satsningar på att öka miljöbilsförsäljningen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om efterkonvertering av gamla bilar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en skrotningspremie.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om drivmedelscertifikat.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utsläppshandel för konkurrensutsatta energiintensiva företag.

*2008/09: MJ17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp):*

1. Riksdagen godkänner det mål för utsläppen i Sverige till 2020 som föreslås i motionen (4.2.1).
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mål för Sveriges insatser utomlands till 2020 (4.2.2).
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klimatmål för 2050 (4.2.3).

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att de internationella klimatförhandlingarna leder fram till bindande åtaganden för utsläppsminskningar (5.1).
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de globala utsläppsminskningarnas omfattning (5.2.1).
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tekniköverföring till utvecklingsländer (5.2.2).
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om anpassning och finansiering (5.2.3).
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avskogning (5.2.4).
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sveriges agerande inom EU (5.3.1).
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utveckling av EU:s klimatpolitik (5.3.2).
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder och styrmedel (6.1).
12. Riksdagen beslutar att klimatinvesteringsprogrammet (Klimp) ska återinföras (6.2.1).
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på förbränning av avfall (7.3.2).
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade investeringar i klimatsmart infrastruktur (8.3.1).
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om differentierad miljöbilsbeskattning (8.3.2).
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om efterkonverteringsstöd (8.3.2).
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kilometerskatt (8.3.2).
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för snabbare planering (8.3.3).
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ändring av miljöbalken (8.3.3).
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klimatanpassning av den samhällsekonomiska kalkylen (8.3.4).
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om differentiering av farledsavgifter (8.3.5).
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska hamnar (8.3.5).

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en handlingsplan för livsmedelskedjans klimatpåverkan (11.2.1).
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utredning av ekonomiska styrmedel för att minska livsmedelskedjans klimatpåverkan (11.2.1).
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om exportsubventioner och dumpning av livsmedelsöverskott i länder i syd (11.2.1).
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om återföring av koldioxidskatten (11.2.2).
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om biogasproduktion (11.2.3).
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om huvudansvarig myndighet för klimatanpassningsåtgärder (12.1.1).
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om resurser till myndigheterna (12.1.2).
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ansvaret för miljöanalys (12.1.3).
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Vänern (12.2).
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om likställighetsprincipen (12.3.1).
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skadeståndsansvar för kommuner (12.3.2).
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förebyggande åtgärder (12.3.3).
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om plan- och bygglagen (12.5).
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om omprövning av vattendomar (12.6).
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad infiltrationsförmåga (12.7.1).
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skydd av bebyggelse (12.7.2).
40. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kunskapsunderlag för kommuner (12.7.3).
41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skogsbruket (12.7.4).

*2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett klimatbistånd utöver biståndsramen.



2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att det i EU:s budget inrättas en enskild budgetpost utanför biståndssatsningarna för klimatbistånd.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om EU:s klimatambition.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att koldioxidskatten för den industri som ingår i den handlande sektorn behålls tills vi ser att handelssystemet leder till önskade utsläppsminskningar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klimatanpassa EU:s infrastruktursatsningar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att ett mål för minskad köttkonsumtion med 25 % till 2020 införs på EU-nivå.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för ett slutdatum då kontraproduktiva subventioner som stöder kött- och mejeriindustrin ska vara utfasade.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i sin statsbudget bör satsa motsvarande 1 % av BNP på klimatåtgärder.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöskatter och kompensation för dem som drabbas hårdast.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige inom EU:s regelverk bör verka för att det inom offentlig upphandling av klimatskäl ska vara möjligt att ta hänsyn till koldioxidutsläpp samt avstånd.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sluta bilaterala avtal med andra länder kring Östersjön och Västerhavet.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige inom EU bör arbeta för att yrkesfiskarnas subventioner i form av skattebefrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska inrättas ett nytt klimatsekretariat för samordning av klimatforskningen.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad järnvägstrafik.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad lokal och regional kollektivtrafik.

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad vägtrafik.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad cykeltrafik.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad sjöfart.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad flygtrafik.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad samhällsplanering.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för miljöinriktat IT och bredband.

*2008/09: MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Greenhouse Development Rights bör utgöra en utgångspunkt för den svenska klimatpolitiken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att den internationella klimatpolitiken kompletteras med ett moratorium för prospektering efter oexploaterade olje-, kol- och naturgaskällor.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skydda Arktis mot utvinning av fossila bränslen och mineraler under minst 100 år.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att CDM-projekt ska uppfylla de allra högsta kraven – s.k. Gold Standard.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stöd till utsläppsminskningar och anpassning i utvecklingsländer inte ska tas från det ordinarie biståndet för fattigdomsbekämpning.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hur klimatstödet till utvecklingsländer ska kanaliseras.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fokusera en klimatsmart transportpolitik på att öka andelen kollektivtrafik och godstransporter på järnväg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höghastighetsjärnväg.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kollektivtrafikvolymen fördubblas till 2020.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på spårvagnstrafik i åtta till tio svenska kommuner.

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om minst en biogasmack i varje kommun senast 2020.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om biogasproduktion från gödsel.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kilometerskatt för lastbilar.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att koldioxidskatt på fossil energi bör ökas i den takt som behövs för att nå klimatmålen.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statens vinstutdelningskrav på SJ ersätts med ett trafikpolitiskt uppdrag.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett moratorium för nya motorvägar.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att införa trängselavgifter i större städer.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om beskattning av flyget internationellt, bilateralt och nationellt.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att subventioner till flygplatser och flygtrafik fasas ut på de orter där tåget är ett rimligt alternativ.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stopp för nyetablering av externa köpcentrum.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett avståndsbaserat reseavdrag.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avslå förslaget om att sänka fordonsskatten för tunga lastbilar till EU:s minimiskattenivå.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en klimatfaktor som villkor för sjöfartsstöd.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de stora insatserna av fossil energi i jordbruket bör fasas ut så att jordbruket på lång sikt blir självförsörjande på energi.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om forskning kring jordbrukets klimatpåverkan.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att samtliga jordbruksstöd behöver granskas ur klimatsynpunkt.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att slå vakt om och återupprätta ekosystemens resiliens.

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den nyinrättade Myndigheten för samhällsskydd och beredskap får ett utpekat huvudansvar för klimatanpassningsåtgärderna.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett anslag för klimat och sårbarhet.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en samlad utredning för möjligheter till avledning av vatten från Väneren.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Naturvårdsverket även fortsättningsvis bör ha huvudansvaret för att ta in den kompetens som behövs för att tillhandahålla sakligt underlag för miljöanalys.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett obligatorium för kommunerna att upprätta klimat- och sårbarhetsplaner.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka länsstyrelsernas rätt att upphäva planer som strider mot strandskyddet.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lagändringar som gör att det blir lättare att ompröva vattendomar.

## Motion väckt med anledning av proposition 2008/09:35

*2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s):*

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vad Sverige bör driva i förhandlingarna om EU:s bindande koldioxidkrav för nya personbilar.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett långsiktigt krav inom EU på koldioxidutsläpp från nya personbilar om maximalt 95 g/km år 2020.

## Motioner väckta med anledning av proposition 2008/09:170

*2008/09: MJ11 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v):*

35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en klimatanpassning av Mälaren och Väneren.

*2008/09:MJ13 av Tina Ehn m.fl. (mp):*

33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om oljeexploatering i känsliga naturområden som Arktis och Östersjön.

## Motion väckt med anledning av proposition 2008/09: 147

*2008/09:MJ15 av Peter Pedersen m.fl. (v, mp):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det är mycket viktigt att Sverige i internationella sammanhang aktivt agerar både i EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

*2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige aktivt agerar både i EU och i FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i EU bör agera för att transportslag inte omfattas av samma system med utsläppsrätter som industrin och energiföretagen.

*2007/08:MJ295 av Sven Bergström och Åke Sandström (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att möjliggöra en fortsatt torvanvändning.

*2007/08:MJ300 av Per Bolund m.fl. (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska ha ett nationellt klimatmål som avser åren 2015, 2020 och 2050 med en åtminstone linjär minskning för mellanliggande år.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att detta mål ska innebära större reduktioner av växthusgasutsläpp än vad Sverige blir ålagt av klimatkonventionen och dess protokoll och av EU.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det nationella målet ska avse verkliga utsläpp från Sverige såsom de redovisas till klimatkonventionen och EU.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att dubbla styrmedel är motiverade både för att klara dubbla mål och för att säkra att dessa mål nås.

*2007/08: MJ325 av Karin Åström och Lars U Granberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att i större utsträckning binda koldioxid i s.k. kolsänkor.

*2007/08: MJ351 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om torvens roll i systemet med utsläppsrätter.

*2007/08: MJ412 av Mona Sahlin m.fl. (s):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om handeln med utsläppsrätter.

*2007/08: MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Sverige bli föregångsland och utveckla en jämställd och hållbar klimatpolitik med ”miljörättvis”-analyser.

*2007/08: MJ449 av Lars Ohly m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nationellt klimatmål till 2020.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nationellt klimatmål till 2050.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sektorsvisa inriktningsmål och åtgärdsplaner.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett nytt klimatmål: Begränsad klimatpåverkan i andra länder.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om internationella per capita-mål.

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att länder snarast ska kunna införa klimattullar gentemot i-länder som vägrar delta i det internationella klimatsamarbetet.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en utredning om ytterligare statliga insatser för kommunernas klimatarbete.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om EU:s system för handel med utsläppsrätter.

*2007/08: MJ454 av Ulf Holm (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige i EU ska driva att EU ska införa klimattullar på importen av energiintensiva produkter från länder som inte ratificerar Kyotoavtalet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att frågan om rätt till klimattullar tas upp i förhandlingarna om ett nytt klimatavtal.

*2007/08: MJ463 av Mikaela Valtersson m.fl. (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för att det globala målet för klimatpolitiken ska vara en minskning av växthusgasutsläppen med minst 60 % till 2050 från 1990 års nivå eller vad som krävs för att begränsa temperaturökningen till högst 2 grader jämfört med förindustriell nivå.
2. Riksdagen beslutar att Sveriges mål för minskning av växthusgaser för 2050 ska vara minst 80 % räknat från 1990 års nivå och att minskningen fram till dess helst ska ske med tyngdpunkt tidigt under perioden eller åtminstone i jämn takt, dvs. vara minst linjär.
3. Riksdagen beslutar att Sveriges mål för minskningen av växthusgaser för 2020 ska vara minst 40 % räknat från 1990 års nivå.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska vara världsledande i klimatpolitiken med tidigare och mer långtgående mål och innovativa medel.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för nya Kyotoperioder med vidare åtaganden 2013–2017 osv. och att dessa slås fast så tidigt som möjligt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för att utsläppsutrymmet av växthusgaser för jordens människor ska fördelas lika.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för att ha utsläppsmål på EU-nivå som inte innefattar sänkor och utifrån inköpta utsläppsrätter.

*2007/08: MJ467 av Per Bolund m.fl. (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen den 1 december varje år, från 2008, ska redovisa sammantagen måluppfyllelse för minskning av växthusgasutsläpp i förhållande till gällande klimatmål.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klimatmålet ska delas upp i sektorsmål och att regeringen vid samma tillfälle ska redovisa trend och måluppfyllelse för varje sektorsmål.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i klimatpropositionen 2008 ska ange sektoriella klimatmål.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

*2008/09: Sk352 av Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (båda s):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela transportsektorn ska omfattas av EU:s handel med utsläppsrättigheter.

*2008/09: U322 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp):*

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska minska sina utsläpp med 90 procent fram till 2050 och att tyngdpunkten bör ligga under periodens tidiga del.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om minskad köttkonsumtion som ett sätt att nå de globala klimatmålen och trygga livsmedelsförsörjningen.

*2008/09: Fö289 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta ett klimat- och sårbarhetsanslag på totalt 500 miljoner kronor 2009–2011 för investeringar för att förebygga naturolyckor, med syfte att minska sårbarheten för extrema väderhändelser och långsiktiga klimatförändringar.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SMHI bör ges i uppdrag att i samarbete med berörda intressenter undersöka möjligheten att ytterligare täta luckor, utskov och markpartier där vatten från Mälaren strömmar ut för att undvika låga vattenstånd.



13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en strategi för hur dammar, öppen dagvattenhantering och våtmarker, i kombination med minskad andel hårdgjord yta och minskad kalhyggesavverkning, ska kunna bidra till att öka markens infiltrationsförmåga i närheten av bebyggelse.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Skogsstyrelsen i uppdrag att ta fram förslag på hur skogsbruket kan förbereda sig inför kommande klimatförändringar, t.ex. genom ökad andel inslag av löv samt minskad kalhyggesavverkning.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö bör kompletteras med ett delmål för att den totala hårdgjorda ytan i tätort ska minska.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att varaktigt skydd av naturliga våtmarker bör integreras i en samlad strategi för minskad sårbarhet inför kommande klimatförändringar.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör ordna avvattningssjäjligheter för att minska riskerna vid översvämningar i Vänern och Mälaren.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en särskild klimatanpassningsdelegation bör inrättas i varje län med uppgift att stödja kommunernas insatser, bidra till kunskapsförsörjningen, sammanfatta, tillhandahålla, tolka och vidareförmedla information samt samordna, driva på och följa upp arbetet.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska få stöd och information kostnadsfritt från berörda myndigheter för att utforma lokala klimat- och sårbarhetsplaner.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SMHI bör få ansvar för kunskapsförsörjningen om klimatförändringar och att institutet bör skapa en förstärkt informationsfunktion gentemot olika grupper, särskilt kommuner, sektorsmyndigheter och länsstyrelser.
42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Naturvårdsverket bör få i uppdrag att uppdatera miljömålen utifrån klimatförändringarna, både utifrån vilka ytterligare åtgärder som krävs för att nå miljömålen i ett förändrat klimat och utifrån behov av anpassningsåtgärder.

55. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SMHI bör få i uppdrag att i samråd med Jordbruksverket, SGU, Skogsstyrelsen och Socialstyrelsen utreda möjligheterna att utöka varningssystemen för extremväder och att införa sådana system där så är lämpligt.
56. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SMHI bör få i uppdrag att föreslå hur ett ökat tillgängliggörande av data genom återanalys och digitalisering kan komma till stånd.
57. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SMHI bör få i uppdrag att beskriva hur tillgången till klimatologiska parametrar med högre geografisk upplösning kan förbättras genom ett tätare observationsnät, alternativt andra åtgärder.
64. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka för en översyn av EU:s naturvårdspolitik i syfte att öka fokus på klimatförändringarnas effekter vid skyddet av ekosystem och arter.

*2008/09:MJ208 av Britta Rådström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av snabba och kraftfulla åtgärder för att minska koldioxidutsläppen.

*2008/09:MJ234 av Thomas Nihlén m.fl. (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att undersöka i vilken omfattning narkosgaser släpps ut från våra sjukhus.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att ta fram förslag på vilka åtgärder som kan vidtas för att minska utsläppen av narkosgaser från sjukhusen och därigenom minska den negativa påverkan på klimatet och ozonlagret som dessa utsläpp orsakar.

*2008/09:MJ237 av Phia Andersson och Sinikka Bohlin (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige inom EU bör verka för att gränsvärdena sänks för utsläpp av luftförorenande partiklar.

*2008/09:MJ254 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om torvens roll i systemet med utsläppsrätter.

*2008/09:MJ266 av Jan Ericson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en svensk utvärdering och policy för hur olika typer av etanol på den svenska marknaden ska klassas ur miljösynpunkt.

*2008/09:MJ328 av Göran Persson i Simrishamn och Christer Adelsbo (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör visa en mer välvillig och betydligt ambitiösare inställning till det nationella klimatarbetet.

*2008/09:MJ412 av Karin Åström och Lars U Granberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att i större utsträckning binda koldioxid i s.k. kolsänkor.

*2008/09:MJ456 av Ingemar Vänerlöv (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en bred klimatforskning.

*2008/09:MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att EU:s klimatmål till 2020 ska vara 40 % jämfört med 1990 års nivå.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett mål för minskad köttkonsumtion med 25 % till 2020.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökat stöd till forskning om klimatanpassad livsmedelsproduktion och nya moderna vegetariska livsmedel.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige i EU ska verka för minskade utsläppsnormer för nya personbilar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att EU i direktivet om förnybara energislag antar så strikta hållbarhetskriterier för biodrivmedel att förskjutningseffekter som innebär skövlad regnskog hindras.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att agera för att EU-direktivet om förnybara källor utformas till ett minimidirektiv som ger EU:s medlemsländer möjlighet att ställa högre ekologiska och sociala hållbarhetskriterier.

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska verka för en internationell certifiering för hållbar odling av bioenergi.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att alla former av fordonbränslen certifieras utifrån kriterier om en hållbar produktion.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera både i EU och i FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka i EU för att flygets möjligheter att köpa utsläppsätter från andra sektorer begränsas.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska agera för att utsläppsätter i EU:s handelssystem auktioneras.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska agera för EU:s medlemsländers rätt till nationella åtgärder inom handelssystemet.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem ska kunna användas av medlemsstaterna till klimatanpassade åtgärder.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att EU:s handelssystem ska leda till utsläppsminskningar med 40 % fram till 2020.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska agera för att CDM-projekt certifieras både ur miljöhänseenden och ur sociala hänseenden.

*2008/09: MJ464 av Margareta Cederfelt m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla svensk skogsnäring.

*2008/09: MJ466 av Sinikka Bohlin (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skogen som kolsänka.

*2008/09: MJ486 av Tina Ehn m.fl. (mp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de utsläppsätter som Sverige tilldelas genom de CDM-projekt regeringen investerar i bör makuleras en gång för alla.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att tilldelningen av utsläppsätter i EU:s handelssystem minskar till en nivå motsvarande en minskning av EU:s inhemska drivhusgasutsläpp med minst 30 % till år 2020.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en ordentlig utvärdering av CDM och utveckla andra sätt att bidra till verkliga utsläppsminskningar och hållbar utveckling i utvecklingsländer.

*2008/09:N378 av Otto von Arnold m.fl. (kd, c, m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av stabila villkor för produktion och utveckling av biodrivmedel.

*2008/09:N430 av Tomas Eneroth m.fl. (s):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om drivmedelscertifikat.

*2008/09:N440 av Tina Ehn m.fl. (mp):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att biogassekretariatet ska inventera och följa upp potential inom olika branscher avseende lämpliga biogaskällor för drivmedelsproduktion.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att biogassekretariatet ska inventera möjligheterna att öka biogasproduktionen och dess användning för drivmedel vid reningsverk.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att separation av biologiskt nedbrytbart hushållsavfall ska gynnas.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa incitament för att skapa en stabil marknad för avsättning av biogas.

BILAGA 2

Skatteutskottets yttrande  
2008/09:SkU9y

## En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat

---

### Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet har berett skatteutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (nedan klimatpropositionen). Med anledning av klimatpropositionen har fyra motioner väckts. Skatteutskottet begränsar sitt yttrande till de frågor med anknytning till beskattning som tas upp i propositionen och i följdmotionerna.

Regeringen anger i klimatpropositionen inriktningen för den svenska klimatpolitiken och redogör för de mål som ska uppnås och hur de ska nås. För att nå målet avser regeringen att redan beslutade styrmedel ska kompletteras med utvecklade ekonomiska styrmedel på skatteområdet. En samlad åtgärdsplan med åtgärder för att uppnå klimatmålet till 2020 utvecklas. Med denna plan läggs grunden för att nå de långsiktiga klimatpolitiska målen. Planen omfattar utsläppsminskande åtgärder i Sverige och i andra länder. Särskilda handlingsplaner presenteras för att utveckla en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen, energieffektivisering i bebyggelsen samt satsningar på förnybar energi. Mål för andelen förnybar energi fastställs och systemet med elcertifikaten vidareutvecklas. I åtgärdsplanen ingår även åtgärder för att anpassa Sverige till effekterna av klimatförändringarna.

# Utskottets överväganden

## Koldioxidskatt och energiskatt på bränslen – allmänna principer

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet anser i likhet med regeringen att koldioxidskatt och energiskatt är kraftfulla och samhällsekonomiskt effektiva styrmedel som även i fortsättningen bör vara centrala delar av den svenska klimat- och energipolitiken. Utskottet avstyrker motionsförslaget om att återgå till den gröna skatteväxlingen.

Jämför avvikande mening 1 (v).

### Klimatpropositionen

Energi- och miljöskatter har sedan länge framgångsrikt använts i Sverige för att bidra till uppfyllelsen av olika mål på energi- och klimatområdena.

Den mest betydande minskningen av växthusgasutsläppen har skett inom bostads- och servicesektorerna samt inom fjärrvärmeproduktionen. En kraftigt bidragande orsak till detta har varit de successivt ökade skattenivåerna på fossila bränslen som förbrukas inom dessa sektorer och inte minst den ökade tyngd som under senare år har lagts vid koldioxidskatten. Genom att tillämpa ett energiskattesystem med sektorsvis differentiering av skattenivåerna för bränslen som används för uppvärmning har skatterna tjänat som ett effektivt styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser samtidigt som risken för koldioxidläckage har reducerats genom en lägre beskattning för delar av näringslivet.

Olika ekonomiska styrmedel ger olika incitament, och för att de ska vara effektiva måste de samordnas. En viktig utgångspunkt för miljöpolitiska styrmedel är att de, i möjligaste mån, ska utformas så att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan. Regeringen bedriver därför, som aviserades redan i förra årets budgetproposition, ett arbete med syfte att föreslå vissa ändringar av främst miljöskatterna så att effektiviteten av den förda miljö- och energipolitiken förbättras. Arbetet inriktas på att åstadkomma en förbättrad samordning mellan de olika ekonomiska styrmedlen på området.

I propositionen redovisar regeringen resultatet av det hittills gjorda arbetet genom att lägga fast allmänna principer för kommande förändringar av koldioxid- och energiskatterna. Vissa strukturella förändringar bör göras av skattesystemet i syfte att göra det enklare att genomföra träffsäkra och ändamålsenliga styrmedelsförändringar. Med utgångspunkt i den förändrade skattstrukturen redovisar regeringen hur utvecklade ekonomiska styrmedel kan ge en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser med 2 miljoner ton till 2020. Huvuddelen av minskningen hänför sig till

förändringar av koldioxid-, energi- och fordonsskatterna. Förslag till lagstiftning på dessa områden kommer att remitteras av Finansdepartementet i anslutning till klimatpropositionen. En kontrollstation genomförs 2015 i syfte att analysera utvecklingen i förhållande till målen liksom kunskapsläget. Kontrollstationen gäller inte politikens grundläggande inriktning, men kan komma att leda till justeringar av styrmedel och instrument.

Framtida skattehöjningar på energi- och miljöområdena för företag bör balanseras av sänkningar av företagsbeskattningen så att den sammanlagda skatten för företagen inte ökar. På samma sätt bör framtida skattehöjningar för hushåll balanseras av t.ex. sänkt inkomstskatt. Om skatter används som styrmedel innebär det i flertalet fall att behovet av att betala ut stöd för att bidra till att uppnå målen minskar, vilket bedöms leda till ökad samhälls-ekonomisk effektivitet.

### **Motionen**

I Vänsterpartiets motion MJ18 yrkande 9 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. begärs att den gröna skatteväxlingen får fortsätta. Motionärerna anför att skatteväxling ska syfta till att höja både skatterna på transporter och annan verksamhet som är miljöbelastande; samtidigt ska skatterna sänkas för låginkomsttagare och för boende i glesbygd. Enligt motionärerna ska höjningen av drivmedelsbeskattningen därför kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (som har medfört en i genomsnitt 700 kr högre skatt för en bil) och ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd.

### **Utskottets ställningstagande**

Vid den gångna höstens budgetbehandling ställde sig riksdagen bakom regeringens energipolitik. Utskottet betonade vid budgetbehandlingen att, som regeringen påpekade, Sverige och andra länder står inför stora utmaningar inom klimat- och energiområdet, vilka måste tacklas gemensamt, effektivt och utan dröjsmål. Klimat, energi och miljö är ett av regeringens prioriterade områden inför Sveriges ordförandeskap i EU andra halvåret 2009. Det internationella klimatarbetet går in i en intensiv fas under 2009 inför FN:s klimatkonferens i Köpenhamn i december 2009. Ett nytt globalt klimatavtal måste beslutas senast hösten 2009 för att kunna träda i kraft när Kyotoprotokollets första period löper ut den 31 december 2012. Arbetet med klimatavtalet sammanfaller med Sveriges ordförandeskap i EU, och Sverige kommer då att ha en viktig roll som förhandlingsledare för att föra klimatavtalet i hamn (yttr. 2008/09:SkU1y).

Utskottet, som delar regeringens bedömning, har tidigare understrukit att koldioxidskatten är ett mycket viktigt redskap för att minska användningen av fossila bränslen och därigenom koldioxidutsläppen (yttr. 2008/09:SkU1y). Koldioxidskatten och energiskatten bör enligt utskottet även fort-



sättningsvis vara centrala delar av den svenska klimat- och energipolitiken. Skatterna kan emellertid, som utskottet också tidigare anfört, behöva kompletteras med andra styrmedel för att åstadkomma en effektiv miljöstyrning.

Vid 2007 års budgetbehandling ställde sig riksdagen, på utskottets förslag, bakom regeringens energipolitik vilken bl.a. innebar att den gröna skatteväxlingen avbröts. Anledningen till att den gröna skatteväxlingen avbröts var att nämnda politik inneburit välfärdsförluster men endast mycket begränsade miljövinster. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därmed motion MJ18 yrkande 9.

## Framtida utveckling av nivån på koldioxidskatten

### **Utskottets ställningstagande i korthet**

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att nivån på koldioxidskatt, utöver den årliga justeringen enligt konsumentprisindex, framöver bör anpassas i den omfattning och takt som tillsammans med övriga förändringar av de ekonomiska styrmedlen ger en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser utanför den handlande sektorn med 2 miljoner ton till 2020. Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivande av att koldioxidskatten på fossil energi bör ökas i den takt som behövs för att nå miljömålen.

Jämför avvikande mening 2 (mp).

### **Motionen**

I Miljöpartiets motion MJ19 yrkande 14 av Maria Wetterstrand m.fl. begärs att koldioxidskatten på fossil energi ökas i den takt som behövs för att nå miljömålen. De myndigheter som ska övervaka klimatmålen bör enligt motionärerna få uppdraget att löpande årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå målen och föreslå lämpliga justeringar och eventuellt nya åtgärder om målen inte ser ut att nås.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet, som delar regeringens bedömning, har vid behandlingen av 2008 års allmänna motioner avstyrkt liknande motionsyrkanden (bet. 2008/09: SkU26). Utskottet har då anfört att regeringens arbete med kommande klimatpropositioner borde avvaktas. Enligt utskottets uppfattning innebär den politik som regeringen nu redovisar att frågan om anpassning av koldioxidskatten på fossil energi är uppmärksammas. Utskottet avstyrker därmed för sin del motionsyrkandet.

## Höjd koldioxidskatt för uppvärmning inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruk samt industri som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsätter

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att koldioxidskatten på bränslen som förbrukas för uppvärmning inom industrin utanför den handlande sektorn samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bör höjas från 21 till 60 % av den generella koldioxidskattenivån 2015. Utskottet instämmer även i bedömningen att ett första steg, till 30 %, bör tas redan 2011. Utskottet avstyrker motionsyrkande om bl.a. höjning av koldioxidskatten.

Jämför avvikande mening 3 (s, v, mp).

### Motionen

I motion MJ17 yrkande 27 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) begärs att koldioxidskatten på bränslen som förbrukas för uppvärmning inom industrin utanför den handlande sektorn samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ska höjas från 21 till 60 % av den generella koldioxidskattenivån 2015. Höjningen av energiskatten på diesel ska enligt motionärerna även omfatta diesel som används i arbetsmaskiner i jord- och skogsbruksföretag. Vidare anføres att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna erhålla stöd motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatten.

### Utskottets ställningstagande

Som anføres i klimatpropositionen omfattas nästan all energiintensiv industri av EU:s system för handel med utsläppsätter. Energikostnadernas andel av de totala kostnaderna för företag utanför handelssystemet är generellt låga, med undantag för framför allt växthusnäringen. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att en högre koldioxidskatt än i dag kan tas ut utanför handelssystemet, utan att det i någon större utsträckning medför att utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser flyttar på ett sådant sätt att de globala utsläppen inte minskar. Utskottet avstyrker motionsyrkandet, eftersom frågan redan är uppmärksammat av regeringen vad gäller höjningen av koldioxidskatten.

## Nedsättning av koldioxidskatten för energiintensiva företag (0,8-procentsregeln)

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att begränsningsnivån i den s.k. 0,8-procentsregeln bör fasas ut i två steg, varav det första steget bör tas 2010 genom att begränsningsnivån höjs från 0,8 till 1,2 % av de framställda produkternas försäljningsvärde. 2015 bör regeln helt slopas.

### Klimatpropositionen

Utöver den generellt lägre skattenivån, i form av ingen energiskatt och 21 % av den generella koldioxidskattenivån, som i dag gäller för uppvärmningsbränslen som förbrukas av energiintensiva industriföretag utanför handelssystemet samt jordbruk, skogsbruk och vattenbruk, kan dessa företag ges ytterligare nedsättning av koldioxidskatten genom den s.k. 0,8-procentsregeln. Den innebär att för företag där koldioxidskatten överstiger 0,8 % av försäljningsvärdet (omsättningen) sätts det överskjutande beloppet ned till 24 % av den skatt som annars skulle ha betalats. För berörda företag innebär det en koldioxidskattenivå på marginalen som motsvarar 5 öre per kilo koldioxid 2009. Ungefär 20 industriföretag inom främst asfalts- och textilsektorerna ges i dag skattelättnader med totalt ca 10 miljoner kronor per år med stöd av 0,8-procentsregeln. Även drygt 600 växthusföretag ges skattelättnader med sammanlagt ca 18 miljoner kronor per år.

Regeringen anser att det är angeläget att även företag som omfattas av 0,8-procentsregeln ges ett ekonomiskt incitament att på ett kostnadseffektivt sätt vidta åtgärder som minskar växthusgasutsläppen. Exempelvis består växthusnäringens energianvändning alltjämt i hög grad av fossila bränslen, även om fler och fler företag ställer om till bibränslebaserad uppvärmning. Regeringen vill påskynda denna omställning, men på ett varmsamt sätt.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning.

## Sänkt återbetalning av koldioxidskatten för diesel i jordbruks- och skogsmaskiner

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att återbetalningen av koldioxidskatten för diesel i jordbruks- och skogsbruksmaskiner med 2,38 kr per liter bör sänkas till 2,20 kr 2011, 1,70 kr 2013 och 90 öre 2015 samt att det första steget av sänkningen bör träda i kraft den 1 januari 2011.

### Utskottets ställningstagande

I samband med behandlingen av budget för 2008 uttalade utskottet när det gällde ändringar av energi- och koldioxidbeskattningen för bl.a. jordbruket och skogsbruket att det är viktigt att beakta att konkurrensförutsättningarna för svenska företag inte därmed försämras (ytr. 2008/09:SkU1y). Utskottet fann mot den bakgrunden att de då föreslagna förändringarna av återbetalning av energi- och koldioxidskatten till jord-, skogs- och vattenbruket var adekvat utformade. Utskottet står fast vid att det är fortsatt angeläget att näringen som helhet på lämpligt sätt kompenseras för de nu angivna förändringarna. Utskottet delar i övrigt regeringens bedömning.

## Omläggning av energiskatten efter energiinnehåll på fossila bränslen för uppvärmning

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att energiskatten på fossila bränslen för uppvärmning bör struktureras om efter bränslets energiinnehåll. Utskottet instämmer även i regeringens bedömning angående utgångspunkten för omläggningen samt att en sektorsvis differentiering av energiskatten bör göras.

### Klimatpropositionen

Även om energiskatten redan i dag har ett styrande inslag, genom att den verkar allmänt dämpande på energianvändningen och alltså bidrar till en ökad energieffektivisering, bör denna roll förstärkas och göras mer tydlig.

I syfte att öka energieffektiviseringen i landet på ett kostnadseffektivt sätt och med mindre risk för snedvridningar än i dag, bör energiskatten tas ut efter en likformig grund. Denna grund bör vara energiinnehållet i respektive bränsle.

För att målet för andel förnybar energi ska kunna nås, krävs att samtliga sektorer i samhället genomför en omställning av sin energianvändning. I syfte att skapa nödvändiga incitament för denna omläggning, bör energiskatt tas ut på fossila bränslen som förbrukas för uppvärmning inom samtliga sektorer i samhället. Energiskatt bör alltså även införas för uppvärmningsbränslen som förbrukas inom sektorer där energiförbrukningen i dag är nollbeskattad, dvs. inom industrin, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbrukssektorerna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. En lägre energiskattenivå bör dock tillämpas för dessa sektorer. Denna lägre energiskattenivå bör motsvara EU:s minimiskattenivå för lätt eldningsolja om 21 euro per 1 000 liter. Med nuvarande växelkurs innebär det en nivå som motsvarar 2,5 öre per kWh eller drygt 30 % av energiskatten för eldningsolja. Den lägre nivån tas ut för alla fossila uppvärmningsbränslen som förbrukas inom de aktuella sektorerna, dvs. oavsett om det rör sig om anläggningar inom eller utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter (prop. 2008/09:162 s. 66).

### **Utskottets ställningstagande**

Som utskottet tidigare anfört (bet. 2008/09:SkU26 s. 18) bör, som regeringen också gett uttryck för, de olika skatternas roll göras tydligare för att skapa ett överskådligt och begripligt system. Utskottet har även anfört att det bör prövas om energiskatterna kan tas ut på en mer generell bas än i dag. Utskottet delar regeringens bedömning att energiskatten på fossila bränslen för uppvärmning bör struktureras om efter bränslets energiinnehåll. Detta innebär att energiskatten kommer att tas ut på en mer likformig grund. Utskottet instämmer även i övrigt i regeringens bedömning.

## Samordningen mellan ekonomiska styrmedel för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att koldioxidskatten bör slopas för bränsle som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Vidare instämmer utskottet i regeringens bedömning att koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet bör sänkas till 7 % av den generella koldioxidskattenivån. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Vidare bör den i budgetpropositionen för 2008 aviserade skattesänkningen för industrianläggningar inom handelssystemet genomföras först den 1 januari 2011. Utskottet avstyrker yrkanden om att koldioxidskatten för industrin som ingår i den handelnde sektorn ska behållas oförändrad samt att dubbla styrmedel är berättigade.

Jämför avvikande mening 4 (v).

### Klimatpropositionen

Koldioxidbeskattningen av bränslen inom handelssystemet har i ett första steg sänkts fr.o.m. den 1 juli 2008 (prop. 2007/08:21, bet. 2007/08:SkU27, rskr. 2007/08:238). Regeringen har i budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1 finansplan m.m. avsnitt 5.6.3 s. 121 f.) aviserat att ett andra steg av skattesänkningar för anläggningar inom handelssystemet bör genomföras den 1 januari 2010. Detta andra steg skulle innebära att koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i industri- och kraftvärmeanläggningar som omfattas av handelssystemet skulle tas ut med belopp som motsvarar ca 7 % av 2008 års koldioxidskattenivå, varigenom EU:s minimiskattenivåer skulle iakttas. Även övriga värmeanläggningar inom handelssystemet skulle ges en motsvarande ökning av nedsättningen, uttryckt i procentenheter. Detta skulle med dagens skatteregler innebära att koldioxidskattebelastningen för dessa anläggningar skulle motsvara 86 % av 2008 års koldioxidskattenivå. Som framgått av avsnitt 1.2 anser regeringen dock att det rådande konjunkturläget innebär att ändringar av energi- och koldioxidbeskattningen bör genomföras först 2011. Enligt regeringens uppfattning bör därför det tidigare aviserade andra steget av skattesänkningarna inte genomföras 2010. Medlen från denna åtgärd ingår under 2010 i finansieringen av det program för energieffektivisering som regeringen föreslår i den energipolitiska propositionen. 300 miljoner kronor avsätts för detta program i fem år och finansieras inom ramen för energibeskattningen.

## Motionerna

I motion MJ18 yrkande 4 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) anfördes att koldioxidskatten för den industri som ingår i den handlande sektorn bör behållas oförändrad tills det kan konstateras att handelssystemet leder till önskade minskningar av utsläpp.

I Miljöpartiets motion MJ300 yrkande 4 av Per Bolund m.fl. anfördes att dubbla styrmedel är motiverade både för att klara dubbla mål och för att säkra att målen uppnås. Regeringen har i budgetpropositionen för 2008 föreslagit att koldioxidskatten i det närmaste ska tas bort för verksamheter som ingår i den handlande sektorn. Detta utgår enligt motionärerna från ett nationalekonomiskt teoretiskt perspektiv som har lite med verkligheten att göra. Enligt motionärerna ger en kraftig sänkning av koldioxidskatten en tydlig signal om att det är i sin ordning att öka fossilanvändningen inom t.ex. fjärrvärmesektorn.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid behandlingen av 2008 års allmänna motioner avstyrkt ett yrkande om att klimatskatter ska behållas tills EU:s handelssystem med utsläppsrätter minst kan garantera nivån på de utsläppsminskningar som dessa skatter bidrar till (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet fann vid det tillfället inte att skäl förelåg att ställa sig bakom ett sådant tillkännagivande och vidhåller nu sitt tidigare ställningstagande och avstyrker det nu aktuella motionsyrkandet.

Utsläpp av växthusgaser från anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter regleras på EU-nivå genom handelssystemet och bör därför i princip inte vara föremål för ytterligare nationella styrmedel avseende koldioxidutsläpp, som t.ex. koldioxidskatt. Utskottet avstyrker därmed även motion MJ300 yrkande 4.

## Höjd energiskatt på diesel

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att energiskatten på diesel bör höjas i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. En första höjning på 20 öre bör ske den 1 januari 2011 och en andra höjning med 20 öre den 1 januari 2013. Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivanden av att skatten på bensin och diesel ska höjas samt att drivmedelsskatterna ska kopplas till utvecklingen av BNP.

Jämför avvikande mening 5 (v).

## Klimatpropositionen

De skäl som anges i propositionen (avsnitt 1.6) till att energiskatten bör tas ut efter energiinnehåll, är också giltiga för energiskatten på drivmedel. Beräknat efter energiinnehåll är skillnaden mellan skatten på diesel och den på bensin dock väsentligt större än vad som gäller förhållandet mellan olika uppvärmningsbränslen. Om omläggningen ska göras budgetneutral, kommer det att innebära att skatten på bensin sänks med 77 öre per liter i 2009 års penningvärde. Det är inte en önskvärd effekt. Om energiskatten bestäms utifrån dagens skatt på bensin skulle det å andra sidan betyda att skatten på diesel måste höjas med drygt 2 kr per liter, vilket inte heller är rimligt. Med en sådan skattehöjning skulle incitamenten för den tunga trafiken att tanka diesel i länder med lägre skatt, s.k. ekonomitankning, bli betydande. Av dessa skäl anser regeringen att det för närvarande inte är möjligt att lägga om beskattningen av drivmedel till en energiskatt efter energiinnehåll. På sikt är det dock önskvärt att utvecklingen går i den riktningen.

## Motionen

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) begärs att skatten på bensin och dieselskatten höjs med 75 öre under tre år. I samma yrkande begärs även att höjningen av drivmedelsskatten ska kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (i snitt 700 kr högre skatt för en bil) och riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd samt att drivmedelsskatterna ska följa utvecklingen av BNP.

## Utskottets ställningstagande

Energiskatten på diesel i miljöklass 1 och 2 höjdes den 1 januari 2008 med 20 öre per liter. Sedan 1994 sker även en årlig uppräknings av energi- och koldioxidskattesatserna efter prisutvecklingen. Utskottet instämmer i regeringens bedömning angående en höjd energiskatt på diesel.

Utskottet har i samband med budgetbehandlingen för 2009 avstyrkt motionsyrkanden om att skatten på diesel höjs med 20 öre 2009 och ytterligare 20 öre 2010, samtidigt som fordonsskatten sänks (yttr. 2008/09: SkU1y). Utskottet uttalade i samband med detta att man ser positivt på regeringens arbete med att utveckla effektiva ekonomiska styrmedel för att nå miljö- och klimatmålen; utskottet ville avvakta resultatet av regeringens arbete. Utskottet avstyrker motion MJ18 yrkande 16 (delvis).



## Ökad koldioxidrelatering och sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning. Koldioxidbeloppet i den koldioxidbaserade fordonsskatten bör öka från 15 till 20 kr. Gränsen för när den koldioxidrelaterade skatten tas ut bör höjas till 120 gram koldioxid per kilometer. Den s.k. bränslefaktorn för dieseldrivna bilar bör sänkas till 2,55. Miljöfaktorn för dieseldrivna bilar bör tas bort och ersättas med ett miljötillägg på 500 kr för bilar som har tagits i bruk före den 1 januari 2008 och 250 kr för övriga dieseldrivna bilar i det koldioxidbaserade systemet. Ändringarna föranleder även justeringar av det viktbaserade systemet. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivande av att fordonsskatten ska göras mer koldioxidbaserad och att en koldioxidbaserad fordonsskatt ska införas även för äldre fordon.

Jämför avvikande mening 6 (v).

### Klimatpropositionen

Den nuvarande energiskatten är lägre för diesel än för bensen, vilket motiverar en högre fordonsskatt för dieseldrivna bilar än för bensindrivna bilar. Så länge energiskatten på dieselbränsle är lägre än energiskatten på bensen bör fordonsskatten fortsatt beakta detta. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i de olika viktintervallen är högre för dieseldrivna personbilar. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det bränslefaktorn som reglerar detta förhållande. Bränslefaktorn uppgår till 3,0 när denna inte ingår som en del av den nedan angivna miljö- och bränslefaktorn.

Eftersom energiskatten på diesel bör höjas med sammanlagt 40 öre per liter (se avsnitt 8.2.8), utan att någon motsvarande höjning görs av energiskatten på bensen, bör skillnaden i fordonsskatten mellan bensen- och dieseldrivna personbilar minskas i motsvarande mån. Vidare menar regeringen att fordonsskatten bör kalibreras efter den årliga fordonsskatten för en typdieselbil som körs en genomsnittlig körsträcka. Den högre fordonsskatten bör för denna typbil beakta den, i förhållande till bensen, lägre energiskatten.

Efter kalibrering förändras bränslefaktorn från 3,0 till 2,7 före höjning av energiskatten på diesel. När dieselskatten höjs med 20 öre per liter den 1 januari 2011 motiverar detta att bränslefaktorn sänks ytterligare, från 2,7 till 2,55. När dieselskatten ytterligare höjs den 1 januari 2013 bör bränslefaktorn sänkas från 2,55 till 2,4. Justeringar bör också göras i den viktbaserade fordonsskatten.

För dieseldrivna personbilar som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten finns det även en miljöfaktor som höjer skatten. Detta för att kompensera att avgaskraven för dieseldrivna personbilar är mindre stränga än för bensindrivna bensinbilar vad gäller bl.a. kväveoxider och att dessa bilar har högre utsläpp av partiklar. Skatten höjs för närvarande med 30 % (miljöfaktor 1,3) eller 15 % (miljöfaktor 1,15) av fordonsskattens grundbelopp och koldioxidbelopp. För bilar som tagits i bruk före den 1 januari 2008 tillämpas den högre miljöfaktorn medan den lägre miljöfaktorn tillämpas för bilar som tagits i bruk fr.o.m. den 1 januari 2008.

Miljö- och bränslefaktorerna slår oproportionerligt hårt mot dieseldrivna personbilar, i synnerhet i de högre koldioxidintervallen. I och med att den koldioxidbaserade fordonsskatten räknas upp med en gemensam miljö- och bränslefaktor, medför det att skattekostnaden bl.a. i förhållande till kväveoxidutsläpp och partiklar blir högre ju större koldioxidutsläppen är per kilometer. Avgaskraven – som reglerar andra utsläpp än koldioxid – är desamma för dieseldrivna personbilar upp till 2,5 ton. Miljöfaktorn bör därför göras om till ett fast tillägg. För bilar som tagits i bruk före den 1 januari 2008 bör beloppet vara 500 kr per år, och för bilar som tagits i bruk fr.o.m. den 1 januari 2008 bör beloppet vara 250 kr per år. Eftersom det inte kan anses motiverat att miljötillägget ska skilja sig åt vid samma avgaskrav, bör fordonsskatten beakta detta. Ändringen avseende miljötillägget medför att större dieselbilar inte får oproportionerliga höjningar av fordonsskatten när koldioxidbeloppet i fordonsskatten höjs.

### **Motionen**

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) begärs att fordonsskatten görs mer koldioxidbaserad. I samma yrkande begärs även att en koldioxidbaserad fordonsskatt införs för äldre bilar.

### **Utskottets ställningstagande**

En utgångspunkt för uttaget av den nu gällande fordonsskatten är att den sammanlagda skattebelastningen ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. För att kompensera att skatten på diesel är lägre än skatten på bensin finns, som nämnts ovan, ett särskilt påslag i fordonsskatten för dieseldrivna bilar. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i respektive viktintervall är högre för dieseldrivna personbilar. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det den s.k. bränslefaktorn som reglerar detta förhållande. Energiskatten på diesel har höjts fr.o.m. den 1 januari 2008 utan att någon motsvarande höjning gjorts av energiskatten på bensin. Skillnaden i fordonsskatt mellan bensin- och dieseldrivna personbilar har därför minskats genom en sänkning av fordonsskatten för dieselbilar.

Utskottet har i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner uttalat att utskottets uppfattning att fordonsbeskattningen ska vara teknikneutral kvarstår och att en alltför stor skillnad fortfarande föreligger i fordonsbeskattningen av bensin- respektive dieseldrivna fordon (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet utgick då liksom tidigare från att regeringen närmare prövar en rimlig nivå för beskattning av dieseldrivna bilar jämfört med bensindrivna fordon. Utskottet kan nu konstatera att det förslag som regeringen lämnat innebär en sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar. Förslaget innebär även att fordonsskatten blir mer koldioxidbaserad än tidigare gällande fordonsskatt. Utskottet delar regeringens bedömning och avstyrker därmed motion MJ18 yrkande 16 (delvis), då frågan redan är uppmärksammas av regeringen.

Den av regeringen nu föreslagna ändringen av fordonsbeskattningen avser de fordon som i dag omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten, dvs. personbilar som tillverkats 2006 eller senare och personbilar som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Fordonskatten för personbilar som inte uppfyller nämnda miljöklasser och som tillverkats 2005 eller tidigare samt lastbilar, bussar och husbilar, baseras främst på fordonets vikt. Som utskottet tidigare anfört (senast yttr. 2008/09:SkU1y) skulle det innebära alltför stora kostnader och alltför stort arbete att uppskatta koldioxidutsläppen för äldre personbilar för att även dessa ska omfattas av det koldioxidbaserade systemet. Utskottet avstyrker motion MJ18 yrkande 16 (delvis).

## Fordonsskattebefrielse för miljöbilar under fem år

### **Utskottets ställningstagande i korthet**

Utskottet delar regeringens bedömning att nya miljöbilar bör undantas från fordonsskatt under fem år. Ändringen bör enligt regeringens förslag träda i kraft den 1 januari 2010, men bör gälla retroaktivt och tillämpas för bilar som tas i bruk fr.o.m. den 1 juli 2009. Definitionen av de skattebefriade bilarna bör skärpas successivt. Utskottet avstyrker motionsyrkande om att införa en enhetlig nationellt differentierad miljöbilsbeskattning.

Jämför avvikande mening 7 (s, v, mp).

### **Klimatpropositionen**

Miljöbilspremien gäller t.o.m. den 30 juni 2009. För att fortsatt stimulera till inköp av miljöbilar anser regeringen att dessa bilar bör befrias från fordonsskatt under fem år. Den definition av miljöbilar som i dag används för miljöbilspremien, bör också vara den som ska gälla för de personbilar som inledningsvis ska skattebefrias. En skillnad jämfört med miljöbilspremien är att samtliga personbilar omfattas, oavsett vem som är ägare.

Miljöbilsdefinitionen bör skärpas successivt framöver så att andelen av de sålda bilar som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant. Därmed stimuleras de miljömässigt bästa bilarna. Detta påskyndar alltså utvecklingen mot miljömässigt allt bättre bilar. De skärpta definitionerna ska dock inte gälla för bilar som redan är skattebefriade, utan denna befrielse gäller ändå i fem år för dem.

### **Motionen**

I motion MJ17 yrkande 15 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) yrkas att en enhetlig nationellt differentierad miljöbilsbeskattning införs. Motionärerna vill skapa ett system som särskilt gynnar de mest miljövänliga och energieffektiva bilarna. Målsättningen ska vara att det i alla lägen ska vara ekonomiskt gynnsamt att köra sin bil på ett klimatvänligt bränsle.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottets uppfattning är att den av regeringen nu föreslagna fordonsskattebefrielsen för miljöbilar gynnar miljövänliga och energieffektiva fordon. Utskottet ser inte skäl att ställa sig bakom ett tillkännagivande av den innebörd som efterfrågas i motion MJ17 yrkande 15 och avstyrker därför yrkandet.

## **Koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar**

### **Utskottets ställningstagande i korthet**

Utskottet delar regeringens bedömning att lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar bör inordnas i den koldioxidbaserade fordonsskatten.

### **Klimatpropositionen**

Lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar omfattas inte av den koldioxidrelaterade fordonsskatten. Det främsta skälet har varit att det tidigare inte funnits uppgifter i vägtrafikregistret om dessa bilars utsläpp. För nya lätta lastbilar är dock fr.o.m. den 1 januari 2008 uppgifter om specifika koldioxidutsläpp obligatoriska vid typgodkännandet.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet, som anser att det ur klimat- och miljöperspektiv är angeläget att även dessa bilar beskattas utifrån bilarnas utsläpp av koldioxid, instämmer i regeringens bedömning.

## Tunga lastbilar och tunga bussar

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar sänks till EU:s minimiskattennivåer. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Utskottet avstyrker motionsyrkanden om ändringar i fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar.

Jämför avvikande meningarna 8 (v) och 9 (mp).

### Klimatpropositionen

Fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar bestäms utifrån fordonets vikt och tas ut med olika belopp beroende på om de uppfyller de avgaskrav som blev obligatoriska den 1 oktober 2006, dvs. miljöklass 2005 eller strängare avgaskrav. Den lägre skattennivån för de lastbilar och bussar som uppfyller dessa avgaskrav har bestämts till de miniminivåer som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer. Denna skattelättnad upphör dock den 1 oktober 2009 (se prop. 2005/06:167, bet. 2005/06:SkU27, rskr. 2005/06:290).

Enligt regeringens förslag bör, som också nämnts ovan, energiskatten på diesel höjas i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. För att delvis kompensera den tunga trafiken för ökade skattekostnader bör fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar enligt regeringen bestämmas till de belopp som motsvarar de miniminivåer som anges i direktiv 1996/62/EG. Genom att tillämpa minimiskattennivåerna redan från 2011 kommer den tunga trafiken att kompenseras fullt ut för det inledande steget av höjningarna av dieselskatten. Det är först vid det andra steget av dieselskattehöjningarna som det blir en nettoskattehöjning för den tunga trafiken.

### Motionerna

I motion MJ18 yrkande 15 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) begärs att fordonsskatten för bussar sänks från 20 000 kr till 1 500 kr.

I Miljöpartiets motion MJ19 yrkande 22 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) begärs att riksdagen avslår förslaget att sänka fordonsskatten för tunga lastbilar. Enligt motionärerna föreligger det inte något skäl för att sänka denna skatt. I dag subventioneras lastbilstransporter genom fri tillgång till vägnätet, till skillnad från järnvägstransporter som har banavgifter, och genom att lastbilstrafiken får fortsätta att växa på klimatets bekostnad genom avsaknad av kilometerskatt.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare avstyrkt yrkanden om sänkt fordonsskatt för tunga bussar (senast i yttr. 2008/09:SkU1y). Mot bakgrund av den höjning av energiskatten på diesel som regeringen nu aviserar anser emellertid utskottet att en sänkning av fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar är motiverad bl.a. med hänsyn till den konkurrenssituation som råder på transportmarknaden. Utskottet avstyrker därmed motionerna MJ18 yrkande 15 och MJ19 yrkande 22.

## Kilometerskatt

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att det i nuläget inte är aktuellt att införa en kilometerskatt. Utskottet avstyrker motionsyrkanden om att införa sådan skatt.

Jämför avvikande mening 10 (s, v, mp).

## Klimatpropositionen

Statens institut för kommunikationsanalys och Institutet för tillväxtpolitiska studier har analyserat effekterna av en kilometerskatt för tunga fordon på regioner och näringar. En rapport lämnades i mars 2007 till regeringen, Kilometerskatt för lastbilar – effekter på näringar och regioner (2007:2). Rapporten visade att kilometerskatt medförde en begränsad påverkan på regioner och näringar. I september 2007 gav regeringen Statens institut för kommunikationsanalys i uppdrag att komplettera med en analys av en kilometerskatt differentierad utifrån om lastbilen framförs i tätort eller på landsbygd. Vidare skulle institutet sätta de administrativa kostnaderna för en kilometerskatt i relation till nyttan i form av minskade samhällskostnader och analysera produktions- och sysselsättningseffekterna för skogsbruket. Uppdraget redovisades i december 2007 och rapporten, Kilometerskatt för lastbilar – kompletterande analyser (2007:5), visade på att de administrativa kostnaderna för en kilometerskatt var lika stora som vinsten i form av samhällsnytta. Effekterna på skogsbruket av en kilometerskatt var begränsade. De båda rapporterna har remitterats.

De flesta remissinstanser ser positivt på införandet av kilometerskatt. Flera pekar dock på att en kilometerskatt måste vara kostnadseffektiv ur administrativ synpunkt. Vidare pekar de på att en betydande del av samhällsvinsten går att hänföra till minskade utsläpp av koldioxid och att det därför bör övervägas om höjd skatt på drivmedel är ett alternativ till kilometerskatt. Vidare menar flera remissinstanser att ett införande av kilometerskatt förutsätter att ett likformigt system tas fram inom EU.

Som remissinstanserna påpekat består samhällsvinsten av en kilometerskatt till betydande del av lägre utsläpp av koldioxid. Styrning mot minskade utsläpp av koldioxid är dock effektivare inom ramen för drivmedelsbeskattningen än genom ett kilometerskatteuttag.

Det finns inte heller skäl att överväga ett införande av kilometerskatt om samhällsvinsten av en kilometerskatt inte påtagligt överstiger administrationskostnaden för ett sådant skatteuttag. Ett kilometerskattesystem är förhållandevis dyrt att administrera, eftersom det kräver utrustning som kan registrera var och när ett fordon kör. De kostnadsuppskattningar som finns är dock mycket osäkra och beroende av hur de tekniska kraven på vägtullsystem, t.ex. kilometerskatt, kommer att se ut. Inom EU pågår ett arbete med att utifrån det så kallade EFC-direktivet (direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen) ytterligare specificera ett europeiskt elektroniskt vägtullsystem. Detta arbete kommer att styra hur tekniska system, kontraktsförhållanden och förfaranden kan utformas. Även nivån och utformningen av en kilometerskatt styrs av EG-regler. Det s.k. Eurovinjettdirektivet (direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur) innehåller bestämmelser om uttag av vägtullar, vägavgifter och fordonsskatter för tunga fordon. Eurovinjettdirektivet är nu föremål för revidering. Utfallet av dessa förhandlingar kommer att bestämma maximala skattenivåer och differentieringsmöjligheter för ett svenskt kilometerskattesystem. Det är angeläget att dessa processer avslutas innan det kan bli aktuellt att överväga ett införande av kilometerskatt. Det finns inte heller skäl att överväga ett införande av kilometerskatt om samhällsvinsten av en kilometerskatt inte påtagligt överstiger administrationskostnaden för ett sådant skatteuttag. Regeringen anser sammantaget att det för närvarande inte finns tillräcklig grund för att införa en kilometerskatt.

## **Motionerna**

I motion MJ17 yrkande 17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) begärs att en kilometerskatt införs för tunga transporter i Sverige. Motionärerna understryker emellertid att hänsyn ska tas till skogsindustrin, som saknar alternativ till transport på väg. Vidare menar motionärerna att det bör utredas huruvida en geografisk differentiering av skatten kan göras.

I Miljöpartiets motion MJ19 yrkande 13 av Maria Wetterstrand m.fl. yrkas att en kilometerskatt för tunga lastbilar med geografisk differentiering införs. Skatten bör enligt motionärerna uppgå till 2 kr per kilometer och införas så snart ett system kan komma på plats.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har vid ett flertal tillfällen avstyrkt motionsyrkanden om att införa en kilometerskatt för tunga lastfordon, senast i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet har

bl.a. uttalat att näringslivets tillgänglighet och konkurrenskraft på den globala marknaden i hög grad är relaterade till ett väl fungerande transportsystem. De miljömässiga effekterna av ett kilometerskattesystem måste därför analyseras i relation till framför allt de nordliga regionernas konkurrenskraft och näringsliv. Utskottet har vidare hänvisat till att frågan om kilometerskatt var under beredning i Regeringskansliet.

Utskottet delar mot bakgrund av den utredning som presenterats den slutsats som regeringen har kommit till. Utskottet avstyrker därmed motionerna MJ17 yrkande 17 och MJ19 yrkande 13.

## Försäljningsskatt

### **Utskottets ställningstagande i korthet**

Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivande av att en försäljningsskatt ska införas.

Jämför avvikande mening 11 (v, mp).

### **Motionen**

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkas att nya bilar ska beläggas med en koldioxidrelaterad försäljningsskatt.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har tidigare avstyrkt motioner om att utreda möjligheterna att införa en registreringsskatt i Sverige (senast yttr. 2008/09:SkU1 y). Utskottet vidhåller sin inställning och avstyrker motionsyrkandet.

## Trängselskatt

### **Utskottets ställningstagande i korthet**

Utskottet avstyrker motioner om tillkännagivande av att fler kommuner bör ges möjlighet att införa trängselskatt, att intäkterna från trängselskatten framför allt bör gå till kollektivtrafiken och att trängselskatten ska förvaltas på regionalnivå.

Jämför avvikande mening 12 (v, mp).

### **Motionerna**

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkas att fler kommuner bör ges möjlighet att införa trängselskatt. I samma yrkande begärs att intäkterna från trängselskatten framför allt bör gå till kollektivtrafiken.



I Miljöpartiets motion MJ19 yrkande 17 av Maria Wetterstrand m.fl. anförs att trängselskatten bör förvaltas regionalt. Kontrollen av sådana avgifter måste föras ned från riksnivå till regionalnivå. Motionärerna vill även att Vägverket ska ha en stödande roll när det gäller att införa trängselskatter i större städer.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet avstyrkte vid behandlingen av 2008 års allmänna motioner yrkande om tillkännagivande av att de juridiska hinder som föreligger mot att på kommunal nivå införa trängselavgifter undanröjs (bet. 2008/09: SkU26). I betänkandet redogjordes för det förslag gällande trängselskatter som Grundlagsberedningen lämnat i betänkandet En reformerad grundlag (SOU 2008:125). Grundlagsberedningen konstaterade i nämnda betänkande att det råder en bred samsyn om att det bör vara möjligt för kommuner att meddela föreskrifter om trängselskatt. Enligt utredningens uppfattning bör därför de konstitutionella hindren för detta tas bort. Utskottet betonade att man såg positivt på det förslag som lämnats av Grundlagsberedningen och avstyrkte motionen eftersom frågan redan var uppmärksammas av regeringen. Utskottet vidhåller denna uppfattning och avstyrker således motionerna MJ18 yrkande 16 och MJ19 yrkande 17.

## **Slopas avfallsförbränningsskatt**

### **Utskottets ställningstagande i korthet**

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att skatten på hushållsavfall bör slopas. Utskottet har heller inte något att invända mot att ändringarna träder i kraft den 1 september 2010, att avskaffandet finansieras med en höjning av den generella koldioxidskatten med 1 öre per kg koldioxid och att höjningen träder i kraft den 1 januari 2010. Utskottet avstyrker motionsyrkande om att avfallsförbränningsskatten ska vara kvar.

Jämför avvikande mening 13 (s, v, mp).

### **Klimatpropositionen**

Skatten på förbränning av hushållsavfall, den s.k. avfallsförbränningsskatten, infördes den 1 juli 2006. Regeringen delar i allt väsentligt de bedömningar och slutsatser som lagts fram av Askautredningen i betänkandet Skatt i retur (SOU 2009:12). Utredningen har haft som uppdrag att förutsättningslöst analysera avfallsförbränningsskatten. Regeringen anser således att avfallsförbränningsskatten bör slopas eftersom det inte går att belägga att skatten styr mot de mål som motiverade dess införande.

## Motionen

I motion MJ17 yrkande 13 av Mona Sahlin m.fl. (s. v, mp) begärs att skatten på förbränning av avfall tills vidare ska vara kvar i avvaktan på en förutsättningslös och grundlig analys av mål- och medelseffektivitet för avfallspolitiken. Regeringen bör initiera en sådan utredning.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare uttryckt att avfallsförbränningskatten enligt utskottet är ett exempel på en skatt som undergräver legitimiteten i skattesystemet. Skatten har inte kunna konstrueras så att den får några mätbara miljöeffekter utan den har endast blivit en pålaga för hushållen. Utskottet har därför välkomnat åtgärder med inriktning på att slopa avfallsförbränningskatten (ytr. 2007/08:SkU1y). Utskottet delar den slutsats som regeringen kommit fram till och ser inte skäl för att initiera en ny utredning. Motion MJ17 yrkande 13 avstyrks därmed.

## Inkomstskattefrågor

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att beskattningen av drivmedelsförmånen bör ses över samt att det i övrigt inte bör genomföras några åtgärder på inkomstskatteområdet. Utskottet avstyrker bifall till motionsyrkanden om inkomstskattefrågor och avdragsmöjligheter.

Jämför avvikande meningarna 14 (v) och 15 (mp).

## Klimatpropositionen

I det fall skatter väljs som styrmedel ska de vara så effektiva som möjligt och beakta andra krav på skattesystemet, såsom kravet att kontant lön och förmåner ska behandlas likvärdigt. Kontant lön är en samhällsekonomiskt effektiv ersättningsform som ger låga administrativa kostnader för företagen. Förutom denna hållpunkt är ett av de allmänna krav som ställs på skattesystemet – om inte önskemålet att öka den varaktiga sysselsättningen väger tyngre – att skattereglerna ska vara generella, skattebaserna breda och skattesatserna låga. Inkomstmåttet ska också vara rättvisande och heltäckande, eftersom det bl.a. styr pensionsgrundande inkomst, bostadsbidrag och barnomsorgsavgift.

Klimatberedningen har, som ett led i att minska koldioxidutsläppen, föreslagit ett antal åtgärder på inkomstskatteområdet. Flertalet av dessa åtgärder uppfyller emellertid inte den ovan nämnda hållpunkten för skattepoliti-

ken, eftersom de inte utgör några effektiva ekonomiska styrmedel och dessutom i flera fall leder till att kontant lön diskrimineras jämfört med andra ersättningsformer.

En sådan ändring av avdragsreglerna för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen som Klimatberedningen förordar, dvs. ett avstånds-baserat reseavdrag, skulle leda till betydande avgränsningsproblem och sannolikt försvåra rörligheten på arbetsmarknaden. Det skulle också leda till en betydande överkompensation för dem som reser långa sträckor till arbetsplatsen med allmänna kommunikationer och försämra möjligheten att bo och arbeta i glesbygd där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade.

För dem som har förmånsbil och dessutom förmån av fritt drivmedel multipliceras marknadsvärdet av drivmedlet med 1,2. Klimatberedningen har föreslagit att förmånen ska värderas till 2,0 gånger marknadsvärdet. En sådan åtgärd kan emellertid betecknas som konfiskatorisk, eftersom den kan leda till en beskattning på över 100 %. En höjning till 2,0 är därför inte aktuell. Det finns dock anledning att överväga om den nuvarande nivån är lämplig.

Regeringen avser att se över beskattningen av drivmedelsförmånen, men anser i övrigt att de åtgärder som Klimatberedningen föreslår på inkomstskatteområdet inte bör genomföras.

## **Motionerna**

I motion MJ18 yrkande 15 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) begärs att ett avstånds-baserat reseavdrag införs. I samma motion begärs att kollektivtrafikkort ska betraktas som en skattefri förmån när den bekostas av arbetsgivaren. Vidare begärs att busstrafiken ges avdragsmöjligheter för ökade drivmedelskostnader. Motionärerna begär även i samma motion yrkande 16 (delvis) att förmånsbeskattningen ändras så att den baseras på bilarnas miljöpåverkan. Motionärerna förordar ett koldioxidbaserat förmåns-skattesystem, som kopplar förmånsvärdet till bilarnas koldioxidutsläpp.

Miljöpartiet begär i motion MJ19 yrkande 21 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) att reseavdraget ändras så att det blir avstånds-baserat och oberoende av färdmedel.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar regeringens bedömning.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen avstyrkt yrkanden om ett färdmedels-neutralt reseavdrag, nyligen i betänkandet 2008/09:SkU25. Utskottet vidhåller detta ställningstagande och avstyrker därmed även motionerna MJ18 yrkande 15 (delvis) och MJ19 yrkande 21. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka att cyklar och kollektivtrafikkort ska kunna erhållas som en skattefri löneförmån. Sådana undantag leder till gränsdragnings- och kontrollproblem och kan även kritiseras från fördelningspolitisk syn-

punkt eftersom det är en levnadskostnad som skattesubventioneras. Möjligheten att få en cykel eller kollektivtrafikkort på sådana förmånliga villkor skulle dessutom bara gälla för dem som har en arbetsgivare. Utskottet avstyrker således motion MJ18 yrkande 15 även i denna del.

Beträffande förslaget om avdrag för höjda drivmedelskostnader uppfattar utskottet yrkandet som att motionären vill att busstrafikbolagen ska kunna medges ytterligare avdrag för drivmedelskostnader, utöver vad som i dag kan medges. Utskottet vill inte tillstyrka en sådan förändring.

När det gäller förmånsbeskattningens miljöstyrande effekter gäller särskilda regler vid värdering av bilförmån om förmånen avser en bil som är utrustad med teknik för drift med elektricitet eller med mer miljöanpassade drivmedel än bensin eller dieselolja. Om nybilspriset för en sådan bil är högre än nybilspriset för närmast jämförbara bil som bygger på konventionell teknik, sätts förmånsvärdet ned till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Reglerna infördes bl.a. för att underlätta introduktionen av miljöbilar på bilmarknaden och på så sätt skapa bättre förutsättningar för att miljöprestandan hos beståndet av förmånsbilar skulle öka (prop. 1999/2000:6, bet. 1999/2000:SkU7). Därefter har en tidsbegränsad möjlighet till ytterligare nedsättning av förmånsvärdet införts för vissa typer av miljöanpassade förmånsbilar. Denna möjlighet har successivt förlängts och gäller numera t.o.m. inkomståret 2011 (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:FiU1). En utvärdering ska genomföras och vara klar före tillämpningsperiodens utgång. Utskottet vill också erinra om att såväl det system för fordonsskatt som gäller sedan oktober 2006 och det som regeringen nu föreslagit stimulerar till att välja bränsleeffektiva fordon. Skatten är enligt både gällande regler och de regler som regeringen nu föreslagit konstruerad på det sättet att det koldioxidbaserade systemet med tiden kommer att omfatta en allt större del av fordonsparken. Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att det inte finns anledning att nu överväga någon ändring av regelverket i syfte att ytterligare öka miljöstyrningen på detta område. Motion MJ18 yrkande 16 (delvis) avstyrks.

## Skatt på fluorerade växthusgaser

Klimatberedningen anser att en skatt bör införas på vissa fluorerade växthusgaser. Enligt Klimatberedningens beräkningar skulle en skatt kunna bidra till en minskning av utsläppen av fluorerade växthusgaser med 0,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket skulle motsvara 0,4 % av de totala svenska utsläppen av växthusgaser.

Regeringen anser, såsom angivits i budgetpropositionen för 2009, att Klimatberedningens förslag är intressant och bör övervägas vidare. Innan man slutligt tar ställning till om en skatt är det mest lämpliga styrmedlet för att minska dessa växthusgaser, är det dock nödvändigt med ytterligare utredningsarbete. Utredningsarbetet har bedömts vara av sådan omfattning att

det bör ske inom ramen för en särskild utredares uppdrag. Detta utredningsarbete pågår för närvarande (se dir. 2008:134), och arbetet ska redovisas senast den 30 juni 2009.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har i samband med behandlingen av budgeten för 2009 ställt sig bakom regeringens bedömning att en särskild utredare bör tillsättas med uppdrag att se över om en skatt på fluorerade växthusgaser bör införas. Som utskottet tidigare anfört (yttr. 2007/08:SKU1y s. 66) kräver införandet av en sådan skatt noggranna analyser och överväganden.

## **Fortsatt introduktion av förnybara drivmedel och utveckling av alternativa tekniker**

### **Utskottets ställningstagande i korthet**

Utskottet delar regeringens bedömning att en satsning på förnybara drivmedel och energieffektivare fordonstekniker, elhybridbilar och elbilar bör vara en central del av den svenska klimatpolitiken. Styrmedel som stimulerar en introduktion av energieffektivare fordon och arbetsmaskiner är viktiga komplement till styrmedel som minskar utsläppen av växthusgaser. Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivande av att det är viktigt att produktionen och utvecklingen av biodrivmedel ges stabila villkor.

### **Klimatpropositionen**

Biodrivmedel är för närvarande helt befriade från energi- och koldioxidskatter i Sverige. En förlängning av skattebefrielsen, som i dag är det främsta styrmedlet bakom introduktionen av biodrivmedel, aviserades i budgetpropositionen för 2008 som längst t.o.m. utgången av 2013 då kommissionens statsstödsgodkännande av åtgärden löper ut.

Energimyndigheten och Naturvårdsverket menar att en kvotplikt på sikt kan vara ett lämpligare sätt att stimulera ytterligare volymer biodrivmedel än ett fortsatt skatteundantag. En kvotplikt innebär att en viss andel av försäljningen av drivmedel ska utgöras av biodrivmedel. Kvotplikten kan, enligt myndigheterna, på ett bättre sätt säkerställa att uppsatta mål uppnås och innebär dessutom att de samlade kostnaderna för biodrivmedel blir lägre jämfört med en fortsatt skattebefrielse.

Regeringen har därför givit Statens energimyndighet i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av ett kvotpliktsystem. Syftet med ett kvotpliktsystem skulle vara att påskynda introduktionen av förnybara drivmedel i transportsektorn och därmed bidra till uppfyllelsen

av nationella och europeiska mål för användning av förnybara drivmedel. I uppdraget ingår att analysera om det även med ett kvotpliktssystem finns ett behov av att skattebefria vissa typer av biodrivmedel (prop. 2008/09: 162 s. 86).

### **Motionen**

I motion N378 av Otto von Arnold m.fl. (kd, c, m) betonas att det är viktigt att produktionen och utvecklingen av biodrivmedel ges stabila villkor.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har i samband med 2009 års budgetbehandling anført att det är angeläget att de företag som är verksamma på alternativbränslemarknaden får långsiktigt gynnsamma skattevillkor för att kunna utveckla sina verksamheter på så sätt att de skadliga miljö- och climateffekterna kan minimeras (ytr. 2008/09:SkU1y). Utskottet vidhåller denna inställning och ser inte skäl att initiera ett tillkännagivande med den innebörd som efterfrågas i motion N378. Motionen avstyrks följaktligen.

## **Sjöfart**

### **Utskottets ställningstagande i korthet**

Utskottet delar regeringens bedömning att sjöfarten i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Fortsatta åtgärder krävs för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt.

Utskottet instämmer även i regeringens bedömning att Sverige bör agera för att den internationella sjöfarten inkluderas i ett system för utsläppshandel. Utskottet avstyrker motioner om tillkännagivanden av att Sverige ska sluta bilaterala avtal med andra länder om att fasa ut bränslesubventionerna, att Sverige ska verka i EU för att energiskattedirektivet ändras, att en skatt införs på fritidsbåtar och att skatten på alkylatbensin sänks.

Jämför avvikande meningarna 16 (s) och 17 (v).

### **Klimatpropositionen**

Utsläppen från internationell sjöfart inom EU ökade med 50 % mellan 1990 och 2005. För Sverige ökade utsläppen från internationell sjöfart med ca 200 % under samma period. En del av ökningen från utrikes sjöfart i Sverige förklaras av att fler fartyg valt att bunkra här i stället för i våra grannländer eftersom lågsvavligt bränsle funnits tillgängligt i Sverige.

Kyotoprotokollet undantar utsläpp från internationella transporter från ländernas åtaganden. Sjöfartens luftburna utsläpp regleras i stället genom bilaga VI i den internationella konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL), som lyder under den Internationella sjöfartsorganisationens, IMO, ansvarsområde.

IMO:s framsteg med att utveckla ekonomiska styrmedel för att begränsa utsläppen från sjöfarten har dock varit små. Inom ramen för klimatkonventionens och Kyotoprotokollets arbete har EU under flera år försökt öka trycket på IMO att vidta åtgärder i syfte att begränsa utsläppen av växthusgaser från sjöfarten. Inom IMO har EU-länderna verkat för att konkreta åtgärder ska vidtas. Motståndet från andra regioner i världen har dock varit stort.

Sverige bör fortsatt verka för att alla sjöfartsutsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim. Inom IMO bör Sverige verka för att principbeslut fattas och för att konkreta åtgärder som begränsar utsläppen presenteras inför klimatkonferensen i Köpenhamn hösten 2009. Det är emellertid osäkert när framgång kan nås inom ramen för IMO.

Andra åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfarten behöver därför övervägas. En möjlighet är att inkludera sjöfart på Europa i EU:s handelssystem. Ett sådant inkluderande vore önskvärt och något som Sverige bör driva. En förutsättning är dock att systemet omfattar all sjöfart som ankommer till EU:s hamnar i syfte att bibehålla konkurrensneutralitet för den europeiska sjöfarten.

Bränsle som används för sjötransporter är i dag helt skattebefriat. Möjligheten att införa skatt på drivmedlet begränsas dock av energiskattedirektivet (direktiv 2003/96/EG). Direktivets huvudregel är skattefrihet för bränsle som används inom gemenskapens farvatten. Medlemsstaterna har dock viss valfrihet att inskränka denna skattebefrielse och alltså beskatta bränslet. Vad som alltid måste skattebefrias är dock internationella transporter och, i den mån inte bilaterala avtal ingåtts mellan länderna, transporter mellan gemenskapens medlemsstater. Vidare har medlemsstaterna valfrihet i fråga om beskattning av bränsle för inrikes sjöfart.

## **Motionen**

I motion MJ18 yrkande 11 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) begärs att yrkesfiskarnas subventioner i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut genom att Sverige sluter bilaterala avtal om detta med grannländer runt Östersjön och Kattegatt. I yrkande 12, samma motion, begärs att Sverige inom EU ska arbeta för en ändring av energiskattedirektivet så att subventioner till yrkesfisket i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut. I samma motion yrkande 18 begärs att en skatt införs på fritidsbåtar och att skatten på alkylatbensin sänks med 1 kr per liter.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att den internationella sjöfarten ska inkluderas i systemet för handel med utsläppsrätter.

Utskottet har tidigare avstyrkt motionsyrkanden om skattesubventioner beträffande fartygsbränsle, senast i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet har då framfört att man har förståelse för det önskvärda i att begränsa fiskarnas skattesubventioner. Emellertid delade utskottet även denna gång (jfr bet. 2007/08:SkU21) regeringens skepsis när det gäller att inkludera sjöfarten i den nationella energibeskattningen. Vidare konstaterade utskottet att regeringen arbetar för att även sjöfarten ska inlemmas i systemet för handel med utsläppsrätter och på sikt även i en ny internationell klimatöverenskommelse. Regeringen har även tagit initiativ till att utveckla ett nytt system med handel av utsläppsrätter för svavel och kväve från sjöfarten. Frågan är således aktualiserad av regeringen. Vidare anförde utskottet att arbete inom EU för en ändring av energiskattedirektivet som innebär att subventionerna till fiskarnas bränsle fasas ut, enligt vad utskottet erfarit vid kontakter med Finansdepartementet, torde vara utsiktslöst. Utskottet, som vidhåller sin inställning, avstyrker med det anförda motion MJ18 yrkandena 11 och 12.

Beträffande frågan om skatt på fritidsbåtar som tas upp i MJ18 yrkande 18 har utskottet tidigare konstaterat (bet. 2007/09:SkU21) att en båtskatt förutsätter ett båtregister och att varken ett båtregister eller en båtskatt är aktuell. Utskottet vidhåller detta ställningstagande och avstyrker motionen även i denna del. Utskottet avstyrker även yrkandet om att sänka skatten på alkylatbensin.



## Flyg

### Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att flyget bör, i högre utsträckning än i dag, bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Sverige bör även fortsättningsvis sträva efter att luftfartens utsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim, och internationella, verkningfulla åtgärder bör eftersträvas.

Flyget kommer fr.o.m. 2012 att ingå i EU:s system för utsläppshandel. Systemets styrande verkan bör på sikt öka ytterligare. På sikt bör hänsyn även tas till andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. I ett första skede bör klimatpåverkan från kväveoxider begränsas. Utskottet avstyrker motionsyrkanden om tillkännagivanden angående Sveriges agerande i internationella sammanhang beträffande flyg och angående införandet av en klimatskatt.

Jämför avvikande mening 18 (v, mp).

### Klimatpropositionen

Det internationella flygets utsläpp av växthusgaser har ökat med 45 % under perioden 1990–2005 medan ökningen från inrikesflyget har avstannat. Inrikesflyget möter i dag ökad konkurrens från snabbtåg. För vissa landsändar, främst de utan snabba tågförbindelser, är dock flyget fortsatt det enda realistiska transportslaget för snabba persontransporter.

Kyotoprotokollets parter har enats om att det tills vidare är inom ramen för den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) som industriländerna bör arbeta för att åstadkomma internationella avtal i syfte att begränsa flygets utsläpp. Utsläpp från utrikes flygtransporter ingår för närvarande inte i ländernas åtagande under Kyotoprotokollet. Sveriges och EU:s målsättning är att utsläppen av växthusgaser från internationell luftfart inkluderas i den internationella klimatregimen efter 2012. En lämplig ordning är att en överenskommelse i UNFCCC sätter ramarna för ett sektorsåtagande för luftfarten och att ICAO får en huvudroll i genomförandet av detta åtagande.

Flyg har en speciell rättslig status bland transportslagen. Enligt Chicago-konventionen från 1944, som är det regelverk som tillämpas för internationell civil luftfart, är det förbjudet för parter till konventionen att beskatta flygbränsle som medförs ombord på luftfartyg. Vidare är det mycket svårt för enskilda länder att införa beskattning av flygbränsle för internationell luftfart eftersom detta förbjuds i en mängd bilaterala luftfartsavtal och enligt ICAO:s policy. Policyn är dock under översyn. Allt flygbränsle för kommersiella ändamål är således i dag helt undantaget från svensk energi- och koldioxidbeskattning. Sedan den 1 juli 2008 beskattas dock flygbränslet när det används för privat ändamål. På motsvarande sätt som för drivmedel inom sjöfarten lägger energiskattedirektivet (direktiv 2003/96/

EG) fast ramarna för medlemsstaternas möjligheter att beskatta flygbränsle. Beskattning är i viss mån möjligt. Detta gäller för nationell luftfart och för kommersiell luftfart mellan medlemsstaterna, om bilateralt avtal ingåtts om detta.

Sverige och EU har inom ramen för ICAO verkat för att åtgärder ska vidtas i syfte att begränsa flygets utsläpp. Ministerrådet har vid åtskilliga tillfällen slagit fast att om ICAO inte förmår enas om åtgärder ska EU gå vidare på egen hand. ICAO har hittills inte kunnat enas om att vidta några konkreta åtgärder. Det är därför osäkert om och när några internationella styrmedel kan vara på plats inom flygområdet om inte en överenskommelse i UNFCCC sätter ramarna för ett sektorsåtagande för luftfarten. ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007 att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxid-skatter och handelssystem för att begränsa växthusgaser från flyget och att inte tillämpa ett sådant system för flygbolag från tredje land. Europas 42 stater (medlemsstaterna i EU och ECAC) reserverade sig mot detta beslut. En överenskommelse träffades i juli 2008 mellan rådet och Europaparlamentet om att införliva flyget i EU:s utsläppshandelssystem. Flyget omfattas av utsläppshandeln fr.o.m. 2012 och detta gäller såväl flygningar inom EU som till och från EU. Den totala tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektorn kommer 2012 att vara 97 % av medelutsläppen för sektorn 2004–2006.

### **Motionerna**

I motion MJ18 yrkande 19 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) anförs att Sverige bör agera för att ICAO minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjlig. I samma yrkande begärs även att en klimatskatt införs för utrikesflyget och att Sverige bör ta upp förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle. Vidare begärs i samma yrkande att en klimatskatt ska införas på inrikesflyget vilken ska bestå i en schabloniserad startavgift.

I Miljöpartiets motion MJ19 yrkande 18 av Maria Wetterstrand m.fl. anförs att Sverige ska vara pådrivande för införandet av en beskattning av flygbränsle i FN:s klimatförhandlingar och i andra relevanta sammanhang. Vidare bör enligt motionärerna bilaterala avtal med andra länder upprättas för att få till stånd en beskattning av flygbränsle. En nationell klimatskatt baserad på flygets miljö- och klimatpåverkan bör utredas för att så snart som möjligt införas.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar regeringens bedömning.

Utskottet har tidigare avstyrkt motionsyrkanden med liknande innebörd, senast i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner (bet. 2008/09:SKU26). Utskottet konstaterade därvid att arbete pågår med att infoga luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter och ansåg mot den bakgrunden inte att det fanns anledning att utreda införandet av en koldioxidbeskattning av inrikesflyget. Vad gäller yrkanden om att Sverige på EU-nivå ska verka för att få till stånd en beskattning av flygbränsle konstaterar utskottet att detta i nuläget inte är aktuellt med anledning av att flyget kommer att införlivas i handeln med utsläppsrätter. Beträffande yrkanden om att regeringen inom ICAO, som är FN:s organ för civil luftfart, ska göra beskattning av flygbränsle möjlig och därmed verka för att flygtrafiken internationellt ska bekosta sin miljöpåverkan konstaterade utskottet att Sverige genom ICAO verkat för skärpta regler när det gäller buller och utsläpp av luftföroreningar. Utskottet vidhåller sina tidigare ställningstaganden och avstyrker därmed motionerna MJ19 yrkande 19 och MJ19 yrkande 18.

## Tull på importerad etanol

### **Utskottets ställningstagande i korthet**

Utskottet avstyrker motionen om att avskaffa tullavgiften på importerad etanol.

Jämför avvikande mening 19 (v).

### **Motionen**

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. begärs att tullavgiften på importerad etanol bör avskaffas.

### **Utskottets ställningstagande**

Efter Sveriges inträde i EU regleras frågor om tull av EG-rätten. Den svenska regeringen har således inte möjlighet att ensam ändra tulltariffen vad gäller varor som importeras från tredje land. Utskottet avstyrker motionsyrkandet.

## Mervärdesskatt på biodrivmedel

### **Utskottets ställningstagande i korthet**

Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivande av att Sverige i EU ska agera för att mervärdesskattedirektivet ändras så att det blir möjligt att sänka mervärdesskatten på biodrivmedel.

Jämför avvikande mening 20 (v).

### **Motionen**

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. begärs att mervärdesskattedirektivet ändras så att det blir möjligt att sänka mervärdesskatten på biodrivmedel.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har tidigare uttalat att man anser att det över huvud taget inte är lämpligt att använda reducerade mervärdesskatter i syfte att påverka prisbildningen för de bränslen som ingår i bl.a. energiskattesystemet (yttr. 2005/06: SkU1y). Ekofinrådet träffade den 10 mars 2009 en överenskommelse om att medlemsstaterna genom en ändring i mervärdesskattedirektivet (direktiv 2006/112/EG) bör ges möjlighet att permanent tillämpa reducerade mervärdesskatter beträffande vissa varor. Biodrivmedel nämns inte bland dessa. Utskottet avstyrker motionsyrkandet.

Stockholm den 5 maj 2009

På skatteutskottets vägnar

*Lennart Hedquist*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lennart Hedquist (m), Lars Johansson (s), Annicka Engblom (m), Laila Bjurling (s), Ulf Berg (m), Jörgen Johansson (c), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Lena Asplund (m), Fredrik Olovsson (s), Lennart Sacrédeus (kd), Fredrik Schulte (m), Marie Engström (v), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s), Karin Nilsson (c) och Agneta Berliner (fp).

# Avvikande meningar

## 1. Koldioxidskatt och energiskatt på bränslen – allmänna principer (v)

Marie Engström (v) anför:

En viktig styreffekt mot miljövänligare verksamhet och beteenden nås genom att rätt pris sätts på miljöpåverkan. Vänsterpartiet vill därför fortsätta den gröna skatteväxlingen, som höjer skatterna på transporter och annat miljöbelastande.

En höjning av drivmedelsskatterna ger emellertid oönskade effekter för låginkomsttagare och för boende i glesbygd. En skatteväxling bör därför göras i syfte att motverka att dessa grupper drabbas så hårt. Höjningen av drivmedelsskatten ska därför kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (som har medfört en i genomsnitt 700 kr högre skatt för en bil) och ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd. Jag stödjer således motionen.

## 2. Framtida utveckling av nivån på koldioxidskatten (mp)

Helena Leander (mp) anför:

Miljöpartiet vill att koldioxidskatten på fossil energi ökas i den takt som behövs för att klimatmålen ska nås. De myndigheter som har att övervaka klimatmålen bör få uppdraget att löpande årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå klimatmålen. Nämda myndigheter bör även få i uppdrag att föreslå lämpliga justeringar och eventuellt nya åtgärder om målen inte ser ut att nås. Jag vill således att motionen ska bifallas.

## 3. Höjd koldioxidskatt för uppvärmning inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruk samt industri som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (s, v, mp)

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Marie Engström (v), Helena Leander (mp) och Hans Olsson (s) anför:

Koldioxidskatten på bränslen som förbrukas för uppvärmning inom industrin utanför den handlande sektorn samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bör höjas från 21 till 60 % av den generella koldioxidskattenivån 2015. Höjningen av energiskatten på diesel ska även omfatta diesel som används i arbetsmaskiner i jord- och skogsbruksföretag. De som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna erhålla stöd motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatten.

Nämnda höjningar motiveras av att det inom jordbrukssektorn är möjligt att minska användningen av fossila bränslen och effektivisera energianvändningen. Naturvårdsverket och Energimyndigheten bedömer att oljeanvändningen inom växthusnäringen och vid uppvärmning av driftsbyggnader inom jordbruket kan minska kraftigt till 2020. Utsläppen från jordbrukets arbetsmaskiner kan minskas genom alternativa metoder för jordbearbetning och sådd, bättre körteknik och utbyte till nyare maskiner. Incitamenten för att effektivisera energianvändningen i arbetsmaskiner i den sektorn försvagas dock av att koldioxidskatten är nedsatt på diesel. Vi anser således att motionen ska bifallas.

#### **4. Samordningen mellan ekonomiska styrmedel för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (v)**

Marie Engström (v) anför:

Koldioxidskatten för den industri som ingår i den handlande sektorn bör behållas oförändrad tills det är möjligt att konstatera att handelssystemet leder till de önskade utsläppsminskningarna.

Systemet för handel med utsläppsrätter ska vara det viktigaste verktyget för att minska utsläppen av växthusgaser inom EU. Hittills har emellertid systemet inte fungerat så som det var tänkt. Jag stödjer således motionen.

#### **5. Höjd energiskatt på diesel (v)**

Marie Engström (v) anför:

Enligt Vänsterpartiets uppfattning bör bensin- och dieselskatten höjas med 75 öre per liter under tre år. Höjningen av drivmedelsskatten bör kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (som har medfört en i genomsnitt 700 kr högre skatt för en bil) och ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd. Vidare bör drivmedelsskatterna tillåtas följa utvecklingen av BNP. Jag stödjer således motionen.

#### **6. Ökad koldioxidrelatering och sänkt fordonsskatt för diesel-drivna personbilar (v)**

Marie Engström (v) anför:

Fordonsskatten bör göras mer koldioxidbaserad. Vidare bör en koldioxidbaserad fordonsskatt införas för äldre bilar. Jag stödjer således motionen.

## **7. Fordonsskattebefrielse för miljöbilar under fem år (s, v, mp)**

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Marie Engström (v), Helena Leander (mp) och Hans Olsson (s) anför:

Vi vill skapa ett system som särskilt gynnar de mest miljövänliga och energieffektiva bilarna. Målsättningen måste vara att det i alla lägen ska vara ekonomiskt gynnsamt att köra sin bil på ett klimatvänligt bränsle. Vi föreslår därför att en enhetlig nationell differentierad miljöbilsklassning med tre klasser införs och att denna används vid alla regelverk som rör miljöbilar. Klassindelningen ska vara sådan att den successivt skärps i takt med att hela bilparken förändras i miljövänlig riktning. Vi avser därför att återkomma med en enhetlig miljöbilsdefinition, förslag till regelverk och incitamentsstrukturen kring en sådan. På sikt vill vi också pröva ett system med drivmedelscertifikat för att stimulera produktionen av andra generationens förnybara drivmedel. Vi stödjer således motionen.

## **8. Tunga lastbilar och tunga bussar (v)**

Marie Engström (v) anför:

Vänsterpartiet vill att fordonsskatten för bussar ska sänkas från 20 000 kr till 1 500 kr. Jag stödjer således motionen.

## **9. Tunga lastbilar och tunga bussar (mp)**

Helena Leander (mp) anför:

Fordonsskatten för tunga lastbilar är den främsta orsaken till att klimatpåverkan från trafiken i Sverige fortsätter att öka. Miljöpartiet ser ingen som helst anledning till att sänka fordonsskatten för de nu aktuella fordonen.

I dag subventioneras lastbilstransporter genom fri tillgång till vägnätet, till skillnad från järnvägstransporter som är belastade av banavgifter. Vidare subventioneras den tunga trafiken genom avsaknaden av en kilometerskatt. Nämnda trafik tillåts att fortsätta att växa på klimatets bekostnad. Jag bifaller därför motionen.

## **10. Kilometerskatt (s, v, mp)**

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Marie Engström (v), Helena Leander (mp) och Hans Olsson (s) anför:

Vi vill införa en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter i Sverige. En sådan skatt bör ta hänsyn till skogsindustrin, som saknar alternativ till transport på väg. En möjlig lösning på nämnda problem är att kilometerskatten differentieras geografiskt. Vår ambition är att en sådan skatt ska genomföras under nästa mandatperiod.

En rätt genomförd kilometerskatt kommer att öka effektiviteten i transportsystemet. Därmed minskar slitaget, bullret samt utsläppen av partiklar, kväveoxider, svaveldioxid och koldioxid. Införandet av en kilometerskatt bör, för att få bäst effekt, kombineras med satsningar på att bygga ut kapaciteten för godstransporter på järnväg. Ett införande av en kilometerskatt förutsätter att en teknik med rimliga systemkostnader är tillräckligt väl utvecklad. För att skatten ska få full genomslagskraft är det önskvärt att ett EU-gemensamt system införs. Vi stödjer därför motionen.

### **11. Försäljningsskatt (v, mp)**

Marie Engström (v) och Helena Leander (mp) anför:

Nya bilar bör beläggas med en koldioxidrelaterad försäljningsskatt. Vi bifaller därför motionen i den berörda delen.

### **12. Trängselskatt (v, mp)**

Marie Engström (v) och Helena Leander (mp) anför:

Trängselskatter är ett effektivt styrmedel som kan användas i större städer. En lagändring bör göras som medför att trängselskatten förvaltas regionalt. Även intäkterna av trängselskatten bör förvaltas på regionalnivå. Intäkterna bör framförallt användas till satsningar på kollektivtrafik. I flera andra länder, t.ex. Frankrike, finns exempel på hur de medel som inkommit från system med trängselskatter använts vid finansieringen av kollektivtrafiksatsningar. Vi stödjer således motionen.

### **13. Slopod avfallsförbränningskatt (s, v, mp)**

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Marie Engström (v), Helena Leander (mp) och Hans Olsson (s) anför:

Skatten på förbränning av avfall bör vara kvar i avvaktan på resultatet av en förutsättningslös och grundlig analys av mål- och medelseffektiviteten för avfallspolitiken. Regeringen bör initiera en sådan utredning, som även ska ha till uppgift att företa en översyn av hur mål- och medelseffektiviteten i avfallsförbränningspolitiken kan utvecklas.

Skatten på förbränning av hushållsavfall infördes 2006. Ett av syftena med skatten var att förstärka hierarkin i avfallspolitiken, där avfall i första hand ska kunna materialåtervinnas innan förbränning övervägs. Även möjligheten att producera biogas genom utsortering och rötning av hushållsavfall är viktig. Avfallsförbränningskatten har visserligen sina brister, men det är viktigt att säkerställa hur de ovan nämnda ambitionerna kan utvecklas före det att skatten tas bort. De nämnda ambitionerna bör utvecklas i nya former eller ersättas av andra styrmedel. Vi bifaller därför motionen.



#### 14. Inkomstskattefrågor (v)

Marie Engström (v) anför:

Reseavdraget bör ändras och göras om till att bli avståndsbaserat och oberoende av färdmedel. Vidare ska avdraget utformas så att boende på landsbygden inte missgynnas.

Dagens reseavdrag gynnar arbetsresor med bil. Den del av avdraget som går till bilresor uppgår årligen till ca 5 miljarder kronor. Avdraget, som i dag kan göras på kostnader över 8 000 kr, används framför allt av bilresenärer i storstäder där det finns god tillgång till kollektivtrafik. Till skillnad från bilresor, där avdraget baseras på avståndet, baseras avdraget för kollektivtrafik på den faktiska kostnaden.

Dagens system är svårt att kontrollera, och fusket är utbrett. Granskingar har visat att över hälften av reseavdragen varit felaktiga. Skattebortfallet med anledning av de oriktiga avdragen beräknas uppgå till ca 1,4 miljarder kronor årligen.

Förmånsbeskattningen bör ändras så att den baseras på bilarnas miljöpåverkan. Ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet bör således införas.

Vidare bör kollektivtrafikkort ses som en skattefri förmån när ett sådant kort bekostas av arbetsgivaren. Jag stödjer därför motionen.

#### 15. Inkomstskattefrågor (mp)

Helena Leander (mp) anför:

Reseavdraget bör ändras och göras om till att bli avståndsbaserat och oberoende av färdmedel. I den mån systemet ger orimliga konsekvenser för boende i glesbygd bör dessa kompenseras utanför reseavdragssystemet.

Dagens reseavdrag gynnar arbetsresor med bil. Den del av avdraget som går till bilresor uppgår årligen till ca 5 miljarder kronor. Avdraget, som i dag kan göras på kostnader över 8 000 kr, används framför allt av bilresenärer i storstäder där det finns god tillgång till kollektivtrafik. Till skillnad från bilresor, där avdraget baseras på avståndet, baseras avdraget för kollektivtrafik på den faktiska kostnaden.

Dagens system är svårt att kontrollera, och fusket är utbrett. Granskingar har visat att över hälften av reseavdragen varit felaktiga. Skattebortfallet med anledning av de oriktiga avdragen beräknas uppgå till ca 1,4 miljarder kronor årligen.

Förmånsbeskattningen bör ändras så att den baseras på bilarnas miljöpåverkan. Ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet bör således införas. Jag stödjer således motionen i den berörda delen.

## 16. Sjöfart (s)

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s) och Hans Olsson (s) anför:

Socialdemokraterna anser att utskottets yttrande inte bort utesluta möjligheten att inrätta ett båtregister. I övrigt delar vi utskottets ställningstagande.

## 17. Sjöfart (v)

Marie Engström (v) anför:

Yrkesfiskarnas subventioner i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt bör fasas ut. Detta bör göras nationellt i Sverige och genom att Sverige sluter bilaterala avtal med grannländer runt Östersjön och Kattegatt, så att sådana åtgärder samordnas.

De subventioner som fiskerinäringen får i dag minskar incitamenten för att använda mer energisnåla motorer och fiskemetoder, vilket enligt Riksrevisionen bidragit till att fiskerinäringen i dag ligger på tredje plats när det gäller koldioxidutsläpp i förhållande till branschens storlek. Dessutom leder subventionerna till överfiske (se Statens insatser för ett hållbart fiske [RiR 2008:23]).

Sverige bör även i EU arbeta för ändringar av energiskattedirektivet så att subventionerna till yrkesfisket i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut.

Vidare bör en skatt på fritidsbåtar införas. Skatten på alkylatbensin bör sänkas med 1 kr per liter.

Jag stödjer således motionen.

## 18. Flyg (v, mp)

Marie Engström (v) och Helena Leander (mp) anför:

Vi anser att Sverige ska vara pådrivande i FN:s klimatförhandlingar och i andra relevanta sammanhang för att en beskattning av flygbränsle ska införas internationellt. Detta kräver att ICAO (International Civil Aviation Organization) omförhandlar den konvention som kräver att de avtalsslutande parterna levererar skattebefriat bränsle.

Den 18 maj 2005 besökte Environmental Audit Committee från brittiska parlamentet trafikutskottet och föreslog ett bilateralt avtal för en beskattning av flygbränslet mellan Sverige och Storbritannien. Det finns således andra länder som vill gå före för att begränsa flygets klimatpåverkan. Den svenska regeringen bör snarast kontakta Storbritannien i syfte att upprätta ett bilateralt avtal för beskattning av flygbränsle.

En nationell klimatskatt baserad på flygets miljö- och klimatpåverkan bör utredas och införas så snart som möjligt. Under förra mandatperioden drevs en skatt på flygresor igenom. Målet var att utforma skatten som en koldioxidskatt på flygbränsle. Av praktiska och juridiska skäl var detta inte möjligt. I stället utformades en tillfällig skatt per passagerare om 100 kr för en enkel resa inom Europa och 200 kr för resor utanför Europa.

Denna skatt beräknades av Sika minska utsläppen med 100 000 ton koldioxid per år. Skatten avskaffades av den borgerliga riksdagsmajoriteten i budgetpropositionen för 2007. Passagerarskatten var inte optimalt utformad. Den var emellertid mycket bättre än ingen skatt alls. Fortfarande återstår problem med att kunna införa en skatt på flygbränsle.

Vi bifaller således motionen.

#### **19. Tull på importerad etanol (v)**

Marie Engström (v) anför:

Tullavgiften på importerad etanol bör avskaffas. Jag stödjer således motionen.

#### **20. Mervärdesskatt på biodrivmedel (v)**

Marie Engström (v) anför:

Sverige bör agera för att mervärdesskattedirektivet ändras så att det blir möjligt att sänka mervärdesskatten på biodrivmedel. Jag bifaller därför motionen.

BILAGA 3

## Trafikutskottets yttrande 2008/09: TU2y

### En sammanhållen klimat- och energipolitik - Klimat

---

#### Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet har den 2 april 2009 berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat. Trafikutskottet behandlar de delar av propositionen som berör utskottets beredningsområde samt anknytande motionsförslag. Det gäller motionerna

- 2008/09: MJ16 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 1
- 2008/09: MJ17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) yrkande 14, 18 och 20–22
- 2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 5 och 14–21
- 2008/09: MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 7–11, 15, 16, 19 och 23.

# Utskottets överväganden

## Program för en transportsektor oberoende av fossila bränslen

### Propositionen

Transportsystemet är i dag nästan helt beroende av fossila bränslen och domineras av vägtransporter. Utsläppen från inrikes transporter utgjorde närmare 32 % av de samlade utsläppen i Sverige 2007, vilket är en hög andel i ett internationellt perspektiv. För EU 15 är denna andel ungefär 21 %. Den viktigaste förklaringen till transporters höga andel i Sverige är att vår kraft- och värmeproduktion, till skillnad från omvärldens, till stor del är fossilfri.

Utsläppen av växthusgaser, främst koldioxid, från inrikes transporter har ökat med ca 12 % i Sverige sedan 1990, i takt med ökade transportvolymer och trots att fordonen blivit bränslesnålare. Ökningen orsakas främst av att lastbilstrafiken växt i omfattning. I absoluta tal är dock utsläppen från personbilar fortfarande helt dominerande. Transportsektorn beräknas 2020 stå för ungefär 50 % av de utsläpp som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.

### *Program för en transportsektor oberoende av fossila bränslen*

Regeringen framhåller att arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan ska utvecklas och 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Betydande insatser krävs i Sverige, inom EU och på internationell nivå. Generellt verkande styrmedel som sätter ett pris på utsläppen av växthusgaser bör utgöra grunden i arbetet. Dessa styrmedel behöver kompletteras med mer riktade styrmedel som ytterligare främjar utvecklingen mot en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen.

### *Fortsatt introduktion av förnybara drivmedel och utveckling av alternativa tekniker*

En satsning på förnybara drivmedel och energieffektivare fordonstekniker, elhybridbilar och elbilar bör, enligt regeringen, vara en central del av den svenska klimatpolitiken. Styrmedel som stimulerar en introduktion av energieffektivare fordon och arbetsmaskiner är viktiga komplement till styrmedel som minskar utsläppen av växthusgaser.

Av propositionen framgår att Sverige ligger långt framme i utvecklingen av den andra generationens biodrivmedel, men fortfarande återstår mycket innan de kan introduceras på marknaden. Regeringen har i budgetpropositionen för 2009 aviserat resurser för demonstration och kommersialisering

av ny teknik. Satsningen avser till största del demonstrationsanläggningar för andra generationens biodrivmedel. Regeringen har vidare uppdragit åt Energimyndigheten att utreda möjligheterna att införa kvotplikt för biodrivmedel. Senast den 30 april 2009 ska Energimyndigheten redovisa sitt uppdrag till regeringen.

I arbetet med att öka andelen förnybara drivmedel är det viktigt att en incitamentsstruktur finns på plats och att ett tydligt regelverk för vad som avses med förnybara drivmedel har tagits fram. En sådan incitamentsstruktur kan innehålla krav på att tillhandahålla förnybara drivmedel, stöd till utveckling och produktion av förnybara drivmedel samt skattefördelar för förnybara drivmedel och för s.k. miljöfordon. Inom en fem- till tioårsperiod förväntas dessutom elhybridbilar och rena elbilar, dvs. bilar med elektriska drivsystem i kombination med eller utan förbränningsmotorer, komma att introduceras i större omfattning. Stora satsningar sker världen över på laddhybrider, dvs. hybridbilar med möjlighet att ladda ned energi från elnätet. El- och hybridfordonsteknik är också ett av de prioriterade områdena inom den svenska satsningen på ca 450 miljoner kronor per år inom fordonsforskning, förutsatt motsvarande medfinansiering från näringslivet.

Ytterligare åtgärder som bl.a. redovisas är:

- Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och bidrag till tankställen för förnybara drivmedel.
- Fortsatta satsningar på biogas och andra generationens biodrivmedel.
- Vissa frågor som rör information och beteendeförändringar, såsom konsumentinformation om bilars bränsleförbrukning, sparsam körning och ökad respekt för hastighetsgränser.

Regeringen redogör vidare för att det inom EU-samarbetet har vidtagits åtgärder inom flera områden. Det gäller ökad låginblandning av biodrivmedel, bindande utsläppskrav för biltillverkare, hållbarhetskriterier för produktion av biodrivmedel och andra flytande biobränslen samt krav på bränsleleverantörer att minska utsläppen av växthusgaser.

### **Motionerna**

I *motion 2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 16* begärs åtgärder för att åstadkomma en miljöinriktad vägtrafik. Bland annat föreslås att hastighetsövervakningen förstärks, att det fr.o.m. 2013 inte får säljas nyproducerade bilar som bara använder sig av fossil drift, utan bilen måste även kunna köras på biodrivmedel eller annat drivsystem, såsom el. Vidare föreslås att det skapas en enhetlig definition av en miljöbil och att statens inköp enbart ska avse miljöbilar.

I motion 2008/09:MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 11 uppmärksammas att Sverige skulle kunna minska sina utsläpp av växthusgaser betydligt om djurgödsel rötas till biogas för att ersätta bensin. Motionärerna begär därför att det bör finnas minst en drivmedelsstation med biodrivmedel i varje kommun senast 2020.

## Trafikutskottets ställningstagande

### *Utgångspunkter*

Utgångspunkten för trafikutskottets ställningstagande är att transportsektorn i stort sett är helt beroende av fossila bränslen och att det behövs kraftfulla åtgärder för att successivt ersätta fossila bränslen med andra drivmedel som inte påverkar klimatet negativt. För att uppnå en fossilfri transportsektor behövs dels internationellt verkningsfulla överenskommelser och insatser, dels åtgärder på nationell nivå.

Enligt utskottets mening är det väsentligt att Sverige har ett offensivt mål för vad som ska uppnås till 2020. Ett sådant mål ger viktiga signaler till såväl näringsliv som medborgare i vårt land samtidigt som Sverige får en plattform att även fortsättningsvis vara en pådrivande part inom EU-samarbetet. EU är av stor betydelse för att driva utvecklingen framåt. Inte minst inom transportsektorn är samarbetet inom EU väsentligt att vi ska uppnå nödvändiga minskningar av utsläppen av växthusgaser. Det gäller t.ex. teknikutveckling, infrastruktursatsningar och nyttjandet av ekonomiska styrmedel. EU är vidare en viktig aktör inom internationella organisationer.

Utskottet är positivt till regeringens riktlinje att generellt verkande ekonomiska styrmedel ska användas för att uppnå målet. Regeringen anger också att dessa bör kompletteras med mer riktade styrmedel som främjar en önskvärd utveckling. Utskottet anser att en väl avvägd kombination av såväl administrativa som informativa styrmedel kan utgöra ett viktigt komplement till de ekonomiska styrmedlen så att målet uppnås. Utskottet anser vidare att det är väsentligt med såväl löpande uppföljning som att den föreslagna kontrollstationen 2015 omfattar både styrmedel och särskilda åtgärder.

### *Program för transportsektorn*

Utskottet konstaterar att utgångspunkten för regeringens förslag är att resor och transporter bidrar till en önskad frihet att bo och leva där man vill och samtidigt ha tillgång till en god arbetsmarknad. Enligt regeringen är det därför inget mål i sig att minska resandet. Samtidigt är det angeläget att transportsystemet utformas så att rese- och transportbehovet kan tillgodoses på ett sätt som stimulerar till och skapar goda förutsättningar för klimatsmarta, energieffektiva och säkrare lösningar. Utskottet instämmer i regeringens analys och konstaterar att insatser inom transportsektorn har

en strategisk betydelse eftersom transportsektorns andel av de totala utsläppen av växthusgaser ökar medan man har lyckats med att minska utsläppen inom andra sektorer.

Beträffande de motioner som väckts konstaterar utskottet att förslag lanserats om att man inte ska tillåta *nyförsäljning av bilar* som enbart använder fossila bränslen fr.o.m. 2013. Trafikutskottet är dock för sin del inte berett att förorda en sådan begränsad tidsgräns. I stället välkomnar utskottet regeringens långsiktiga mål som innebär att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

När det sedan gäller de motionsförslag som förts fram om att *tillhandahålla förnybara drivmedel* vill trafikutskottet hänvisa till ett tidigare betänkande under riksmötet om Vissa väg-, fordons- och trafikfrågor (bet. 2008/09:TU13). Utskottet framhöll här att transportsektorn måste bidra till minskade utsläpp av koldioxid för att motverka klimatförändringarna, bl.a. genom att bryta beroendet av fossila drivmedel. Vidare angav utskottet att viktiga steg på vägen tidigare har tagits bl.a. genom riksdagens beslut om lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och genom förordningen om statligt stöd till åtgärder för främjande av distribution av förnybara drivmedel. Dessutom informerades om att utskottet som ett led i sin uppföljnings- och utvärderingsverksamhet har låtit riksdagens utredningstjänst genomföra en uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Huvudområdena som ska belysas är följande: Utbyggnaden av tankställen med förnybart drivmedel, konsekvenser för näringslivet, insatser för att öka utbudet av förnybara drivmedel och insatser för att öka efterfrågan på förnybara drivmedel. Enligt tidsplanen kommer en rapport att redovisas för utskottet hösten 2009.

Beträffande motionsfrågan om *definition av miljöbilar* och att staten endast ska köpa in miljöbilar kan nämnas att enligt förordningen (2007:380) om miljöbilspremie bygger miljöbilsdefinitionen på tre miljöegenskaper: att bilarna är rena (uppfyller senaste avgaskrav), släpper ut små mängder av växthusgaser och är energieffektiva. Av regeringens miljöproposition framgår att den definition av miljöbilar som i dag används för miljöbilspremien också bör vara den som ska gälla för de personbilar som inledningsvis ska skattebefrias. En skillnad jämfört med miljöbilspremien är att samtliga personbilar omfattas, oavsett vem som är ägare. Miljöbilsdefinitionen bör enligt regeringen skärpas successivt framöver så att andelen av de sålda bilarna som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant. Därmed stimuleras de miljömässigt bästa bilarna. Detta påskynar alltså utvecklingen mot miljömässigt allt bättre bilar. De skärpta definitionerna ska dock inte gälla för bilar som redan är skattebefriade; denna befrielse gäller ändå i fem år för sådana bilar. Utskottet har tidigare framhållit det värdefulla i att begreppet miljöbil är tydligt definierat samtidigt som ambitionsnivån höjs. Härefter har viss samordning åstadkommit



genom att Stockholm, Göteborg och Malmö under 2007 har ändrat sin respektive lokala miljöbilsdefinition till att vara likalydande med den som gäller enligt förordningen om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar.

När det gäller motionsförslaget om att staten endast ska *upphandla miljöfordon* bör uppmärksammas att enligt regeringens förordning (SFS 2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar ska minst 85 % av det totala antalet personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår vara miljöbilar, med undantag för vissa specialfordon. I sammanhanget kan nämnas att frågor kring statens upphandling bereds av finansutskottet.

Beträffande frågan om en *förbättrad hastighetsövervakning* kan nämnas att det är en prioriterad fråga för Vägverket. Under 2009 kommer verket att placera ut 100 nya trafiksäkerhetskameror till totalt närmare 1 100 kameror i landet. Vidare bör påpekas att det är viktigt för miljön att man kör med en jämn och lugn hastighet och – vilket numera ingår som moment i körkortsutbildningen att man kör sparsamt och följer de nya differentierade hastighetsgränserna för att bl.a. förbättra trafiksäkerheten.

Med hänsyn till det ovan sagda välkomnar utskottet regeringens redogörelse för ett program för en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen och föreslår att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionsförslagen 2008/09:MJ18 (v) yrkande 16 och 2008/09:MJ19 (mp) yrkande 11.

## Sjöfart

### Propositionen

När det gäller sjöfarten bedömer regeringen att den i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Fortsatta åtgärder krävs för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt. Sverige bör även agera för att den internationella sjöfarten inkluderas i ett system för utsläppshandel. Vidare bör Sverige verka för att sjöfartens utsläpp av kväveoxider minskar.

### Motionerna

I *motion 2008/09:MJ17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) yrkande 21* begärs att en differentiering av farledsavgifterna med avseende på koldioxidutsläpp bör undersökas, utan att det totala uttaget av avgifter ökar. Motionärerna påpekar att även om sjöfarten är det mest energieffektiva transportsättet och mycket miljövänligt i förhållande till transporterad volym behövs åtgärder för att reducera sjöfartens utsläpp av växthusgaser.

Samma motionärer framhåller i *yrkande 22* att det är nödvändigt att skyndsamt peka ut strategiska hamnar och ge dem prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar. Motivet är att skapa ett nationellt sammanhållet transportsystem där den gröna sjöfarten ges optimala förutsätt-

ningar att ta marknadsandelar från godstrafiken på väg. Motionärerna framhåller betydelsen av att bygga ut kapaciteten på Hamnbanan i Göteborg. Göteborgs hamn är avgörande för den svenska importen och exporten och spelar stor roll för den svenska fordonsindustrin. Andra angelägna projekt som lyfts fram är Centrumbanan i Södertälje samt ny spåranslutning till Pampushamnen i Norrköping.

I motion 2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 18 föreslås ett antal åtgärder för att sjöfarten ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor. Utsläppen av olja och andra farliga ämnen bör minska bl.a. genom att Sverige internationellt aktivt driver frågan och att Sverige agerar för att det införs regler som kan hindra fartyg utan kväverening att trafikera Östersjön. Riskerna med båtbotenfärgerna bör minskas. Vidare behöver strategiska hamnar och kombiterminaler pekas ut. Farledsavgifterna bör ses över och alla hamnavgifter bör miljödifferentieras. Södertälje kanal bör byggas ut av miljö- och klimatskäl och ett förväntat utskov från Vänern bör utredas närmare för att en lösning ska hittas. Därutöver bör fler sugtömningsstationer byggas för att toalettavfall från fritidsbåtar ska tas om hand och man bör undersöka hur fler fartyg kan vara anslutna till el när de är i hamn.

I motion 2008/09: MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 23 framhålls att en klimatfaktor bör införas som villkor för sjöfartsstöd. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag om detta.

### **Trafikutskottets ställningstagande**

Trafikutskottet instämmer i regeringens bedömning om att sjöfarten i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader för koldioxidutsläpp och att det behövs fortsatta åtgärder för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt. Utskottet har nyligen i betänkande 2008/09: TU12 behandlat en rad sjöfartsfrågor inom miljöområdet som också berör de nu aktuella motionsförslagen. Utskottet framhöll där som en allmän utgångspunkt att sjöfarten är – relativt sett – det minst miljöbelastande och mest energieffektiva av transportslagen. Under senare tid har insatser gjorts för att ytterligare förbättra sjöfarten i dessa avseenden. Likväl bedömde utskottet att det finns en stor potential för åtgärder såväl av miljöförbättrande slag som för minskad energianvändning. Utskottet anslöt därför till flera av motionärernas uppfattning om vikten av att olika utsläpp för sjöfarten minskas och lyfte särskilt fram den skärpning som skett av miljödifferenteringen i systemet med farledsavgifter som berörs i motion 2008/09: MJ17 yrkande 21. Även frågor om sjöfart i Östersjöområdet, oljeutsläpp, toalettavfall, tillhandahållande av bunkerolja m.m. behandlades i samma sjöfartsbetänkande där utskottet för sitt avstyrkande hänvisade till pågående eller planerade åtgärder.

När det gäller motionsfrågor som berör sjöfartens infrastruktur, och då främst hamnar, kan hänvisas till utskottets infrastrukturbetänkande tidigare under riksmötet (bet. 2008/09:TU2). Här avstyrkte utskottet bl.a. motionsförslag om vikten av att staten bör peka ut strategiska hamnar med hänvisning till den nu pågående åtgärdsplaneringen. Även motionsförslag om olika anslutningar för väg- och järnvägstrafik till hamnar rönne samma öde i utskottsbehandlingen och hänvisades till trafikverkens och regionernas åtgärdsplanering.

Med hänvisning till vad som ovan anförts förordar trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionerna 2008/09:MJ17 (s, v, mp) yrkande 21 och 22, 2008/09:MJ18 (v) yrkande 18 och 2008/09:MJ19 (mp) yrkande 23.

## Flyg

### Propositionen

Flyget bör i högre utsträckning än i dag bära sina kostnader för koldioxidutsläpp enligt regeringen. Sverige bör även fortsättningsvis sträva efter att luftfartens utsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim, och internationella, verkningfulla åtgärder bör eftersträvas. Flyget kommer fr.o.m. 2012 att ingå i EU:s system för utsläppshandel. Systemets styrande verkan bör på sikt öka ytterligare. På sikt bör hänsyn även tas till andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. I ett första skede bör klimatpåverkan från kväveoxider begränsas.

### Motionerna

I *motion 2008/09:MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 19* begärs att åtgärder vidtas för att åstadkomma en mer miljöinriktad flygtrafik. Motionärerna framhåller att det är angeläget att även luftfarten bidrar till utsläppsminskningar så att de av riksdagen fastställda miljö kvalitetsmålen kan nås, bl.a. föreslås att Bromma flygplats ska läggas ned.

I *motion 2008/09:MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 19* begärs att subventioner till flygplatser och flygtrafik fasas ut på de orter där tåget är ett rimligt alternativ. Utöver skattebefrielsen för flygbränsle subventioneras flyget genom driftsbidrag till flygplatser och genom Rikstrafikens upphandling av flygresor. Motionärerna anser att subventionerna ska minskas successivt, parallellt med en offensiv satsning på järnvägen. Anslaget för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser bör därför minska. Orter med tåg- eller bussförbindelse till Stockholms central på tre timmar eller kortare ska inte få bidrag.

## Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har tidigare under riksmötet behandlat frågor om flygets miljöpåverkan och flygplatssystemet i betänkandet 2008/09:TU2. I sammanhanget lyfte utskottet fram vikten av att åtgärder vidtas för att minska utsläppen av bl.a. koldioxid från luftfarten. Utskottet konstaterade att Sverige i likhet med övriga länder i världen står inför stora miljöutmaningar inte minst när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser. Utmaningen måste tacklas gemensamt, effektivt och utan dröjsmål. Detta gäller i synnerhet för luftfarten eftersom flyget är en internationell företeelse. Sverige är således i stor utsträckning beroende av ett internationellt regelverk och utvecklingsarbete för att kunna minska de utsläpp som flyget föranleder. Enligt utskottets mening är det därför glädjande att Europeiska unionens råd för rättsliga och inrikes frågor har fattat ett beslut om att inkludera luftfarten i det Europeiska utsläppshandelssystemet (ETS), – ett beslut som den svenska regeringen aktivt har verkat för. Införlivandet kommer att ske fr.o.m. den 1 januari 2012. Mot denna bakgrund ansåg utskottet att det var positivt att regeringen hade presenterat ett förslag för riksdagen som innehåller erforderliga ändringar i det svenska regelverket för att genomföra flygutsläppsdirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (prop. 2008/09:147).

Utskottet framhöll vidare i det nämnda betänkandet att utvecklingen de senaste åren har gått mot att allt fler kortare flygresor ersatts med tåg. Den utvecklingen antas fortsätta i takt med att regeringens planeringsinriktning med att utveckla järnvägsinfrastrukturen för framtidens behov av resor förverkligas, med bl.a. en effektiv och kundanpassad järnvägsmarknad.

När det gäller flygplatssystemet ställde sig utskottet positivt till att staten ska fastställa ett nationellt basutbud av flygplatser där åtminstone tio flygplatser ingår enligt följande: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund. När det gäller Bromma flygplats ansåg utskottet att den fyller en viktig funktion i transportsystemet, och ett antal motioner som pläderade för en avveckling av flygverksamheten avslögs.

Vidare godkändes regeringens förslag om att de regionala infrastrukturplanerna även ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser och att det statliga driftsbidraget till icke-statliga flygplatser huvudsakligen ska ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. För luftfarten medför denna effektivisering bl.a. att de regionala trafikslagsövergripande infrastrukturplanerna ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser.

Trafikutskottet har inte ändrat uppfattning i de ovan behandlade frågorna och därför föreslås att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionerna 2008/09: MJ18 yrkande 19 (v) och 2008/09: MJ19 yrkande 19 (mp).

## Transportinfrastruktur och samhällsplanering

### Propositionen

Regeringen bedömer att utvecklingen av transportinfrastrukturen bör inriktas mot att skapa kommunikationer med utgångspunkt från resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat och miljö kvalitetsmål.

Den 30 september 2008 presenterades infrastrukturpropositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09: 35) för 2010–2021. Propositionen är ett led i den långsiktiga planeringsprocessen för åtgärder i transportinfrastrukturen. Processen kommer att leda fram till nya transportinfrastrukturplaner för åren 2010–2021. Med investeringar och anvisade medel för drift och underhåll är bedömningen att en betydande kapacitetshöjning till 2020 är möjlig (jämfört med 2007) för järnvägen.

En trafikslagsövergripande ansats är central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Ett väl fungerande transportsystem utnyttjar på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt alla trafikslag, både var för sig och i kombination. En översyn av verksamheter, myndigheter och organisationsform behövs för att stödja det trafikslagsövergripande synsättet och öka effektiviteten i förvaltningen. Ett viktigt steg i detta arbete är bl.a. inrättandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen den 1 januari 2009.

Klimatberedningen föreslog bl.a. att Sverige bör verka inom EU för att infrastrukturinvesteringar riktas så att mer gods kan transporteras på järnväg och med fartyg. Korridorer för sådana transporter behöver etableras och viktiga hamnar moderniseras. Arbetet inom EU för att minska även andra hinder för transporter med järnväg och med sjöfart bör också prioriteras. Godstransporterna inom Sverige är starkt koncentrerade till ett antal dominerande godstransportstråk. Sveriges stora handelsberoende tillsammans med det geografiska läget gör att det är nödvändigt att ha ett tydligt internationellt perspektiv när åtgärder som påverkar godstransportsystemet diskuteras. För att ytterligare underlätta för de internationella transporterna och minska deras miljöpåverkan är det också viktigt att de nationella prioriteringarna leder till bättre samordning mellan trafikslagen och att hänsyn tas till anknypningar till strategiska knutpunkter, såsom godsterminaler och hamnar.

Regeringen klargör vidare att kollektivtrafiken utgör ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. En väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Ett ökat inslag av såväl konkurrens som resenärsanpassad samordning inom kollektivtrafiken medför attraktivitet och effektivitet. Statens ansvar för kollektivtrafik är främst att se till att den statliga infra-

strukturen fungerar tillfredsställande och att ett fungerande regelverk finns på plats. Staten kan också bidra till att det bedrivs forskning och utveckling och att olika aktörer samordnas.

Som en följd av riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen beslutade regeringen den 17 januari 2009 om uppdrag om inledande åtgärdsplanering för infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. En utgångspunkt för den nya planeringsomgången är att samhällsekonomiska analyser ska spela en tydligare roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Ett trafikslagsövergripande synsätt är centralt för åtgärdsplaneringen och kan också bättre hantera de samlade miljö- och hälsoaspekterna av transportsystemet.

I propositionen framhålls vidare att transportsystemet är en mycket viktig beståndsdel i hela samhällsutvecklingen. Ett samhällssystem som hela tiden utvecklas och förändras ställer också krav på transportsystemets utveckling. Det är viktigt med en effektiv samordning mellan planeringen av markanvändning och transportinfrastruktur för att möjliggöra en utveckling av samhällsstrukturen och transportsystemet i önskad riktning. Samordningen mellan planeringsansvariga aktörer på lokal, regional och nationell nivå bör därför enligt regeringen förbättras för att man ska åstadkomma en mer effektiv samlad utveckling.

### **Motionerna**

I *motion 2008/09: MJ16 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 1* begärs att regeringen ska satsa på och prioritera strategiska gröna infrastrukturinvesteringar som t.ex. järnväg. Därför bör satsningarna på tåg och järnväg fortsätta. Motionärerna framhåller att tågtransporter är ekologiskt hållbara; de är också en oerhört viktig tillväxtfaktor och de håller ihop Sverige.

Även i *motion 2008/09: MJ17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) yrkande 14* begärs att investeringar i klimatsmart infrastruktur ska öka. Kapaciteten på järnväg bör öka med 50 %. Objekt som lyfts fram är Hamnbanan i Göteborg, höghastighetsbanan Ostlänken mellan Järna och Linköping samt Norrbottenbanan, en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Vidare föreslås en fortsatt projektering för höghastighetsbana mellan Göteborg och Borås. Dessa projekt innebär en betydande kapacitetsutbyggnad av järnvägsnätet, särskilt om flaskhalsarna på omkringliggande järnvägsavsnitt åtgärdas. Riksdagen bör vidare, enligt motionärerna, peka ut ett antal särskilt stora och betydelsefulla infrastrukturprojekt som riksintressen. Staten bör också bidra till satsningar i kollektivtrafiken runtom i Sverige.

I samma motion förordas åtgärder för en snabbare planering. I dag löper kommunernas och trafikverkens planering i många avseenden parallellt, vilket ger upphov till mycket dubbelarbete och långa ledtider. Av dessa skäl bör man pröva om man i planprocessens slutskede kan skapa utbytarhet mellan trafikverkens och kommunernas planer. En kommunal detaljplan skulle då även kunna få status som järnvägsplan. Motionärerna framhåller

dock att det är viktigt att en omläggning av planprocessen i dessa delar inte reducerar möjligheten till dialog och demokratiskt inflytande (*yrkande 18*).

Likaså i *motion 2008/09:MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 20* uppmärksammas att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. För att samhällsplaneringen ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor behöver många åtgärder genomföras. Den regionala samordningen måste förstärkas för att minska transporterens miljöpåverkan. För de regionala planerna behövs konsekvensanalyser utifrån bebyggelse och transportperspektiv. Man behöver vidare tydliggöra vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande miljö- och trafikmålen ska nås. De statliga myndigheterna måste också föregå med gott exempel för att leda miljöomställningen till en miljöanpassad vägtrafik. Stadsplaneringen behöver vidare utvecklas.

I *motion 2008/09:MJ17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) yrkande 20* begärs att den samhällsekonomiska kalkylen ska klimatanpassas. Syftet är att uppdatera de samhällsekonomiska analysmodellerna utifrån behovet av att minska klimatpåverkan. För större infrastrukturprojekt görs en samhällsekonomisk kalkyl där nyttan av investeringen ställs mot dess kostnader. Regeringen har i olika sammanhang tydligt deklarerat att den samhällsekonomiska kalkylen ska få ett betydligt större genomslag i prioriteringen mellan olika projekt. I praktiken innebär detta att vägprojekt generellt kommer att få en större kalkylerad nytta och därmed prioriteras högre än klimatsmarta järnvägsprojekt, eftersom kostnaden för klimatpåverkan är underskattad. Dessa modeller måste utvärderas så att de i högre utsträckning tar klimathänsyn.

I *motion 2008/09:MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 5* begärs att EU:s infrastruktursatsningar ska klimatanpassas. Motionärerna uppger att EU stöder stora satsningar på infrastrukturinvesteringar, bl.a. genom Europeiska investeringsbanken (EIB), och stora vägbyggen i Östeuropa. För att bidra till en ekologiskt hållbar utveckling är det nödvändigt att den huvudsakliga inriktningen på dessa investeringar är en ny miljöanpassad infrastruktur som järnväg, sjöfart och system för samordning och omlastning för ett optimalt utnyttjande av de olika transportslagens fördelar. Nya motorvägsbyggen är en återvändsgränd som leder till ökade godstransporter på väg, och det blir då omöjligt att minska koldioxidutsläppen.

I *motion 2008/09:MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 16* begärs ett moratorium för nya motorvägar. Skälet är att motorvägar innebär att kapaciteten för vägtrafiken ökar, vilket i sin tur ger ökade trafikflöden och större klimatpåverkan. Nya motorvägar är således ett effektivt sätt att satsa mer på ett par av de transportslag som har störst klimatpåverkan – bilen och lastbilen.

## Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har behandlat frågor om trafikens infrastruktur och samhällsplanering tidigare under riksmötet i sitt betänkande 2008/09:TU2. Betänkandet innehåller riktlinjer för hur trafikens infrastruktur bör utvecklas för perioden 2010–2021, ekonomiska ramar, ansvarsfördelning och vägledning för olika trafikinvesteringar.

Utskottet lyfte fram att de åtgärder som bör prioriteras i den fortsatta åtgärdsplaneringen ska vara samhällsekonomiskt effektiva, främja ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem för medborgare och näringsliv i hela landet samt bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Utskottet välkomnade regeringens bedömning att investeringar i trafikens infrastruktur ska grundas på ett trafikslagsövergripande synsätt.

Även frågan om samhällsekonomiska analyser behandlades i betänkandet. Utskottet instämde i regeringens bedömning om att samhällsekonomiska analyser bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. För att dessa analyser ska kunna användas som beslutsunderlag är det självfallet angeläget att de utgår ifrån relevanta förutsättningar och inte minst att kalkylerna och analyserna är jämförbara. Utskottet välkomnade därför det uppdrag som regeringen gav till trafikverken i januari 2008 att utarbeta modeller och metoder för de samhällsekonomiska bedömningar som krävs i åtgärdsplaneringen. I sammanhanget kan nämnas att i en delrapport med anledning av uppdraget framgår att prognoserna i åtgärdsplaneringen kommer att grundas på den s.k. EET-strategin (effektivare energianvändning och transporter), som tagits fram gemensamt av trafikverken, Energimyndigheten och Naturvårdsverket. Detta innebär att kalkylerna utgår från styrmedel som syftar till att regeringens miljö kvalitetsmål för klimatpåverkande utsläpp ska uppfyllas. Utskottets bedömning var att goda förutsättningar hade skapats för genomförandet av relevanta och jämförbara analyser. Utskottet förutsatte att ovannämnda modeller och metoder kommer att bli föremål för utveckling inför framtida planeringsomgångar för att bl.a. anpassa kalkylförutsättningarna till de villkor som då gäller.

När det gäller de motionsförslag om infrastruktur och samhällsplanering som nu har väckts vill utskottet dessutom nämna två utredningsinsatser som dels har avrapporterats till regeringen, dels pågår inom ramen för en parlamentarisk kommitté.

Det ena insatsen avser ett utredningsförslag som innebär att ett trafikverk bildas med uppgift att hålla samman och ansvara för planeringen för samtliga trafikslag, upphandlingen av drift och underhåll samt nybyggnad av vägar och järnvägar (SOU 2009:31). Verket motiveras av ett ökat behov av att ta ett helhetsgrepp om det samlade transportsystemet. De olika trafikslagen behöver samverka bättre för att transportkedjorna ska hänga samman. Resenärens och näringslivets behov ska stå i fokus. Genom att de olika trafikslagen arbetar mer integrerat i ett trafikverk görs en kraftsamling för att möta framtidens utmaningar när det gäller klimat



och miljö, trängselproblem och regional utveckling. I utredningen föreslås också en ny planeringsprocess som utgår från en samlad funktion för att bl.a. planera åtgärder för samtliga trafikslag. I processen ingår löpande uppföljningar, och den föreslås bli kontinuerlig med planer som fastställs årligen.

Den andra insatsen avser en parlamentarisk kommitté som regeringen har tillsatt med uppgift att effektivisera planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur och föreslå ändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg (dir. 2009:16). Översynen ska även, ur ett transportinfrastrukturperspektiv, omfatta frågor om miljökonsekvensbeskrivning och tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken samt frågor om samordning med övrig fysisk planering enligt plan- och bygglagen. De förslag till effektivisering som kommittén lägger fram ska tillgodose rättssäkerheten för enskilda som berörs, och tillräcklig insyn och möjlighet till inflytande ska säkerställas för berörd allmänhet. Behovet av hänsyn till miljö och andra samhällsmål ska tillgodoses. Kommittén ska utarbeta de författningsförslag om planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur som behövs för att bl.a. förkorta ledtiderna fram till färdig anläggning, förbättra samverkan mellan involverade aktörer, förbättra samordningen med övrig fysisk planering, förenkla processen och göra den mer överskådlig, och förbättra gränssnitt mot och kopplingar till den ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur. Kommittén ska redovisa sitt uppdrag senast den 31 augusti 2010.

Enligt utskottets mening kan såväl resultatet från den genomförda utredningen som det förväntade underlaget från den pågående utredningen vara av stor betydelse för att ytterligare effektivisera planeringsprocessen. Det är högst väsentligt att alla processer samverkar för att utsläppen av växthusgaser från bl.a. trafiksektorn ska minska. Såväl administrativa som ekonomiska styrmedel måste övervägas och tillämpas för att vi ska kunna möta den utmaning som det innebär att förebygga och motverka effekterna av klimatförändringarna. Den institutionella strukturen har betydelse för att understödja ett trafikslagsövergripande synsätt i kombination med åtgärder inom andra områden som syftar till en ökad helhetssyn.

När det gäller motionsfrågan om att EU:s infrastruktursatsningar ska klimatanpassas har utskottet i olika sammanhang understrukit vikten av att detta sker. Detta framgår exempelvis av utskottets yttrande till finansutskottet om en budgetreform för ett Europa i förändring (ytr. 2007/08:TU1y). Av yttrandet framgår att klimatfrågan under överskådlig framtid kommer att utgöra en av vår tids största utmaningar, i synnerhet för transportsystemet. Trafikutskottet ansåg att detta tydligt måste återspeglas i EU:s budget. För att främja en hållbar tillväxt måste gemenskapens medel i ökad utsträckning anslås till "klimatsmarta" lösningar; detta innefattar såväl forskningsinsatser som bl.a. skapande av effektiva och långsiktigt hållbara godstransportkorridorer genom EU. Frågan har vidare uppmärksammat i ett utlåtande med anledning av kommissionens grönbok Transeuropeiska

transportnät (TEN-T): En översyn av strategin, KOM(2009)44. Ett enigt utskott framhöll här att det europeiska transportsystemet måste bli mer miljövänligt och att medel måste satsas på klimatsmarta lösningar.

Utskottet rekommenderar mot denna bakgrund miljö- och jordbruksutskottet att avstyrka motionerna 2008/09: MJ16 (s) yrkande 1, 2008/09: MJ17 (s, v, mp) yrkandena 14, 18 och 20, 2008/09: MJ18 (v) yrkandena 5 och 20 samt 2008/09: MJ19 (mp) yrkande 16. Motiven är dels riksdagens beslut om framtidens resor och transporter som innehåller inriktning för trafikens infrastruktur perioden 2010–2021, ekonomiska ramar, ansvarsfördelning och vägledning för olika trafikinvesteringar (bet. 2008/09: TU2), dels pågående berednings- och utredningsarbete som rör de motionsledes väckta förslagen.

## IT och klimat

### Propositionen

Enligt riksdagens beslut är ett av IT-politikens mål att IT ska användas för att främja hållbar tillväxt, vilket bl.a. innebär att IT ska bidra till minskad klimatpåverkan (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06: TU4, rskr. 2005/06:142).

Regeringen konstaterar att liksom alla områden har även IT viss negativ påverkan på miljön. IT utgör 2 % av de globala koldioxidutsläppen genom bl.a. drift och behov av kyla, enligt bedömningar av Gartner Group. För att inte öka den negativa klimatpåverkan i samband med att samhällets användning av IT ökar, sker på marknaden en snabb utveckling av mer miljöanpassade IT-produkter genom bl.a. energieffektivisering.

Regeringen framhåller att inom flertalet samhällsområden kan IT användas för att effektivisera eller ersätta olika resurskrävande och miljöpåverkande processer och verksamheter. Inom vissa områden sker s.k. *avmaterialisering* med hjälp av IT. Exempel är musik, filmer och böcker som levereras elektroniskt samt videokonferenser och distanssamarbete som ersätter en del resor med s.k. resfria möten. Även tillgången till offentliga e-tjänster som minskar resande administration och hantering av fysiska dokument, har potentiellt stor betydelse för en minskad klimatpåverkan.

IT är vidare en resurs för energieffektivisering. Kunskap och teknik för att åstadkomma hållbara städer och smarta hus kan utvecklas, liksom användningen av sensorteknik och sensornätverk för automatisering, övervakning och styrning. Med processer för övervakning och underhåll som är mer effektiva och inte behöver utföras fysiskt på plats utan kan utföras på distans eller automatiskt, får man också en positiv effekt i form av minskat resande.

Inom transportområdet kan IT användas för att effektivisera logistik och utnyttja lastkapacitet maximalt genom att samordna transporter samt för att i andra fall helt ersätta transporter, s.k. *intelligenta transporter*. Föraren

kan få hjälp att hitta den mest effektiva vägen, däcktryck kan mätas per automatik och bättre spårning av gods, genom positioneringstjänster, minskar antalet transporter och sparar miljön. När det gäller persontrafik är möjligheten till flexibla arbets- och mötesformer med hjälp av informationsteknik ett viktigt inslag för att begränsa klimatpåverkan, även här i form av minskat resande. Det finns i dag tele- och videokonferensutrustning med god kvalitet, och utvecklingen av ännu bättre lösningar för s.k. resfria möten går snabbt framåt.

Regeringen redovisar att ett antal initiativ har tagits för att IT ska bidra till minskad klimatpåverkan. Bredbandsutbyggnaden har skapat förutsättningar för ett mer flexibelt arbetssätt med distansarbete och videokonferenser, vilket kan minska resandet och därmed koldioxidutsläppen. Telia Sonera är ett exempel på ett företag som påbörjat arbetet att med hjälp av IT ta sitt miljöansvar. Bolaget har lyckats minska sina koldioxidutsläpp med 70 % mellan 2001 och 2007. En stor fördel med och drivkraft för miljöarbetet är att det dessutom ofta leder till kostnadsbesparingar. Bolaget har sparat ca 13 miljoner euro på sitt minskade resande.

Regeringen har vidare inlett ett arbete om IT och miljön som planeras resultera i en handlingsplan för ett klimatanpassat informationssamhälle, riktad i första hand till den statliga förvaltningen. Med tanke på IT:s negativa miljöpåverkan är det viktigt att se över rutiner för inköp av IT-relaterade produkter och tjänster, användningen av dessa samt hanteringen av uttjänta produkter. Nästan viktigare är dock IT:s potential till positiv miljöpåverkan genom bl.a. ökad användning av tele- och videokonferensutrustning. Statens roll som förebild är, enligt regeringen, viktig i detta sammanhang.

## **Motionen**

*I motion 2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 21 framhålls att IT-sektorn kan användas för att minska miljöpåverkan. Därför föreslås att staten tar fram en strategi för IT-sektorn som syftar till att minska behovet av transporter. Vidare bör en långsiktig strategi för fortsatt utbyggnad och finansiering av bredband i landet som möjliggör en tillgång till minst 2 Mb/s i överföringshastighet tas fram och tillgängligheten bör inte bli en klassfråga. Teracom bör ges tydliga direktiv för att bygga upp men även köpa in befintliga bredbandsnät.*

## **Trafikutskottets ställningstagande**

Trafikutskottet har i många sammanhang understrukit att IT är ett viktigt instrument för att minska utsläppen av växthusgaser. Detta kan ske genom ett minskat transportsbehov tack vare t.ex. distansarbete och tele- och videokonferenser. IT kan också vara ett verktyg för effektiva och klimatsmarta transportlösningar genom att man använder IT i transportsystemet, s.k. ITS (se exempelvis bet. 2008/09: TU2). När det gällde den fortsatta åtgärdspla-

neringen till följd av riksdagens inriktningsbeslut om trafikens infrastruktur för perioden 2010–2021 framhöll utskottet, i likhet med regeringen, att ITS-lösningar ska övervägas som alternativ eller komplement för att lösa de problem och utmaningar som identifieras under åtgärdsplaneringen.

Med anledning av motionsförslag i samma betänkande instämde utskottet i uppfattningen i de aktuella motionerna om betydelsen av bredband för att IT fullt ut ska kunna medverka till ett ekologiskt hållbart transportsystem. Liksom framförts i betänkandet Funktionell separation för bättre bredbandskonkurrens och andra IT-politiska frågor (bet. 2007/08:TU13) ansåg utskottet att möjligheten att använda IT och elektroniska kommunikationer med tillräcklig kapacitet och kvalitet har stor betydelse, såväl för samhällsekonomin som för företag, individer och offentlig verksamhet. En väl utbyggd bredbandsinfrastruktur i landets alla delar är en viktig förutsättning för att alla ska ha tillgång till och kunna delta i informationssamhället.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet regeringens redovisning i klimatpropositionen som bl.a. innehåller åtgärder som syftar till att bidra till att uppnå de av riksdagen beslutade målen att IT ska användas för att främja hållbar tillväxt och bl.a. bidra till att klimatpåverkan minskar. Utskottet vill särskilt nämna regeringens arbete med att ta fram en handlingsplan för ett klimatanpassat informationssamhälle, riktad i första hand till den statliga förvaltningen. Med tanke på IT:s negativa miljöpåverkan är det viktigt att se över rutiner för inköp av IT-relaterade produkter och tjänster, användningen av dessa samt hanteringen av uttjänta produkter.

Utskottet föreslår mot denna bakgrund att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motion 2008/09:MJ18 (v) yrkande 21.

## Konsekvenser av ett förändrat klimat på vägar och järnvägar

### Propositionen

Konsekvenserna för väg- och järnvägsnäten av en klimatförändring kan komma att påverka förutsättningarna för anläggning och underhåll av vägar och järnvägar. Ökad nederbörd och ökade flöden innebär en ökad risk för översvämningar, bortspolning av vägar, vägbankar och bankkonstruktioner, skadade broar samt en ökad risk för ras, skred och erosion. En ökad risk för stormfällning medför konsekvenser för kraftförsörjningen till järnvägsnätet. Sjöfarten och flyget påverkas inte i lika stor utsträckning, men en klimatförändring kan innebära problem för hamnar i södra Sverige på längre sikt när havsnivån höjs. Flygplatsernas bärlighet och dagvattensystem kan också komma att påverkas. Ökade risker för stormfällning påverkar kraftförsörjningen främst i de regionala och lokala näten liksom telekommunikationernas luftledningar och master. De elektroniska kommunikationerna är även kraftigt elberoende.

Klimatförändringarna innebär en risk för att det flöde som är dimensionerande för dammar av riskklass I ökar inom delar av landet, men stora osäkerheter finns.

Regeringen lämnade i september 2008 propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) till riksdagen. Propositionen innehåller förslag till ekonomisk ram för och inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen 2010–2021. I propositionen konstateras att klimatförändringarna får direkt betydelse för behovet av insatser inom transportinfrastrukturuområdet eftersom risken för översvämningar, ras, skred och erosion ökar på många håll. Förstärkta insatser för förebyggande åtgärder blir nödvändiga. Medlen till drift och underhåll av väg och järnväg föreslås i propositionen utökas jämfört med dagens nivå. Regeringens bedömning är att drift- och underhållsmedlen bl.a. ska användas för att genomföra de åtgärder som föreslagits av Klimat- och sårbarhetsutredningen. Medel bör avsättas för att förebygga problem som kan förväntas uppstå på grund av klimatförändringarna samt för att kunna åtgärda akuta störningar. De åtgärder som föreslås ska framgå av åtgärdsplanerna och ska också följas upp årligen. I den infrastrukturproposition som regeringen presenterat har medel avsatts för anpassning av infrastrukturen. Utöver det självklara behovet av att vid det fortsatta infrastrukturbygandet höja säkerheten mot effekter av förväntade klimatförändringar kan även åtgärder behöva vidtas för att restaurera och säkra ekosystemtjänster inom och i anslutning till de aktuella projekten.

I propositionen redovisas vidare ett antal uppdrag som har lämnats till berörda myndigheter som avser att bl.a. kartlägga och vid behov åtgärda risker för skred, ras, bortspolning, översvämningar, erosion på grund av förändrad nederbörd och ökade flöden som kan drabba väg- och järnvägsnäten. Uppdragen har bl.a. utgångspunkt i förslag som lämnats av Klimat- och sårbarhetsutredningen.

### **Trafikutskottets ställningstagande**

Trafikutskottet välkomnar regeringens initiativ som syftar till att anpassa vägar och järnvägar till ett förändrat klimat. Detta gäller såväl medel som avsätts för anpassningen av infrastrukturen som uppdrag till berörda myndigheter för att öka kunskapen i frågan.

Utskottet anordnade en utfrågning om anpassning av trafikens infrastruktur när klimatet förändras i mars 2008. De risker för framför allt väg- och järnvägsnätet som ligger till grund för regeringens förslag behandlades även vid utfrågningen, och behovet av åtgärder bekräftades. Enligt utskottets mening är det därför positivt att frågan lyfts fram i regeringens klimatproposition och att nödvändiga förberedelser genomförs för att säkerställa en väl fungerande infrastruktur när klimatet förändras.

## Järnvägstrafik m.m.

### Motionerna

I motion 2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 14 uppges att tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om vårt resande till ekologiskt hållbara transporter. För att järnvägstrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor behöver många åtgärder genomföras, t.ex. att SJ:s avkastningskrav sänks, att SJ:s trafikeringssystem kombineras med en trafikeringsplikt och att samordningen mellan den interregionala och den regionala tågtrafiken förbättras. Vidare behöver lågtrafikerade järnvägsbanor rustas upp i stället för att läggas ned. Industrispår och kapillärspår ska inte heller läggas ned. Banunderhållet bör öka för att tågforseningarna ska kunna minska. En investeringsbudget bör införas och nya järnvägar ska byggas. Motionärerna begär att de ovan nämnda åtgärderna ska genomföras.

I samma motion (yrkande 15) begärs att åtgärder ska vidtas för en miljöinriktad lokal och regional kollektivtrafik. För att nå klimatmålen behövs en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla, utifrån de förutsättningar som ges beroende på om man bor i storstad eller glesbygd. De åtgärder som föreslås är att kollektivtrafiken tillförs medel, att det genomförs ett försök med klimattaxa i kollektivtrafiken, att betydande satsningar görs på lokal spårtrafik och spårfordon samt att en försöksverksamhet genomförs med Bus Rapid Transit, dvs. bussar som färdas i spårliknande system. Slutligen föreslås olika förändringar i skatteuttag och avdragsmöjligheter för att främja kollektivt resande.

I motion 2008/09: MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 7 konstateras att det är viktigt att flytta över mer gods- och persontrafik från bil och lastbil till den klimatsmarta järnvägen. Av detta skäl föreslås att kapaciteten på järnvägen i ett första steg ska öka med 50 % till 2020. Regeringen bör också omformulera sitt krav på SJ AB så att det ingår i bolagets uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.

I samma motion (yrkande 8) föreslås en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige så att inrikesflyget successivt blir onödigt i södra Sverige. Utbyggnaden ska göras i kombination med en offensiv upprustning av det befintliga järnvägsnätet, både genom bättre underhåll och genom utbyggnad. Europakorridoren, dvs. de föreslagna höghastighetsbanorna i Sverige, skulle ha stor strategisk betydelse av flera skäl. De nuvarande järnvägarna från Stockholm till västra och södra Sverige, Västra och Södra stambanorna, är i dag nästan fullbelagda av dagens järnvägstrafik. Det finns små möjligheter att lägga in fler persontåg under dagtid på banorna, och även kapaciteten för ytterligare godståg är starkt begränsad.

Vidare begärs i samman motion (yrkande 9) att kollektivtrafikvolymen ska fördubblas till 2020. Motionärerna föreslår investeringar i trådbussar, Bus Rapid System (BRT) och ökade anslag till Vägverket som ska användas för åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.

I samma motion (yrkande 10) uppmärksammas att spårvägen har stora fördelar genom låg energiförbrukning, stor kapacitet och hög attraktivitet i stadsmiljön. Av detta skäl föreslår motionärerna en stor satsning på utbyggnad av lokal spårtrafik i åtta till tio större svenska städer under den närmaste 15-årsperioden. Satsningen avser bl.a. både nya statsbidrag för att bygga spårvägar och att staten genom Banverket delvis bör ansvara för att stimulera och finansiera spårtrafik i större städer.

I samma motion (yrkande 15) begärs att statens vinstutdelningskrav på SJ ska ersättas med ett trafikpolitiskt uppdrag. Motionärerna anser att SJ:s enda uppgift är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan, vilken går stick i stäv med de transportpolitiska målen och missgynnar särskilt kvinnors transportbehov. Därför bör kraven omformuleras så att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.

### **Trafikutskottets ställningstagande**

När det gäller de motionsförslag som rör investeringar i infrastruktur för järnvägar vill utskottet hänvisa till tidigare ställningstaganden i avsnittet om transportinfrastruktur och samhällsplanering.

Ett av de väckta motionsförslagen, frågan om SJ AB:s mål, behandlades under hösten 2008 (bet. 2008/09:TU2). Av utskottets ställningstagande framgår att syftet med bolagiseringen av SJ AB var bl.a. att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga operatörer på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägsområdet, samtidigt som de kan ge en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit.

Målet för SJ AB har av företagets ledning formulerats till att vara ett modernt, lönsamt och kundnära reseföretag. Som bakgrund för de finansiella målen ligger synen att företagsekonomisk lönsamhet är en förutsättning för att SJ AB ska kunna möta framtidens utmaningar, däribland ökad konkurrens och konjunkturförändringar. Utskottet anförde att det är viktigt att SJ AB uppvisar en sådan lönsamhet att företaget har möjlighet att investera i nytt tågmateriel och nya tågprodukter för att få fler resenärer att välja tåget. Som utskottet såg det hade också staten ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägstrafik genom en framtidsanpassad infrastruktur. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB ska kunna fullgöra sina uppgifter mot landets tågresenärer. Utskottet ville också erinra om, mot bakgrund

av den pågående processen inom EU mot en avreglerad järnvägsmarknad, att specifikt uppställda målkrav mot ett enskilt bolag skulle verka konkurrenshämmande och strida mot principerna om fri konkurrens på lika villkor.

Även frågan om en utbyggnad av höghastighetsbanor behandlades i det nämnda betänkandet. Utskottet framhöll att de kan utgöra ett strategiskt intressant transportpolitiskt medel för utveckling av framtidens kommunikationer i Sverige. Som regeringen redovisade innebär också en utbyggnad av höghastighetsbanor ett ökat kapacitetsutrymme på redan befintlig järnväg. Det ger vidare konkurrenskraftiga restider och är ett intressant alternativ till flyget för resor mellan större städer i södra Sverige. Utskottet ville dock erinra om att en utbyggnad av ett nytt höghastighetssystem är en betydande investering och kräver omsorgsfulla överväganden och beslutsunderlag som tydligt visar effekter, kostnader och finansiering. Det finns även kopplingar till det internationella järnvägsnätet som behöver klargöras. Utskottet uppmärksammade att regeringen, i samråd med de danska och norska regeringarna avsåg, att analysera de tekniska, ekonomiska och marknadsmässiga förutsättningarna för en sammankoppling av det svenska och skandinaviska järnvägsnätet med det nät av nya järnvägar för höghastighetståg som byggs ut inom EU.

Utskottet vill i detta sammanhang tillägga att regeringen i december 2008 (dir. 2008:156) tillsatte en utredare med uppgift att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor för järnväg i Sverige. I uppdraget ska bl.a. effekter, kostnader och finansiering av en utbyggnad av höghastighetsbanor belysas. Även en översiktlig sträckning och en eventuell etappindelning ska föreslås. Uppdraget ska avrapporteras senast den 15 september 2009.

När det gäller det kapillära järnvägsnätet har utskottet påpekat att detta har en stor betydelse för järnvägens konkurrenskraft (bet. 2008/09:TU2). Med hänvisning till att frågan var föremål för analyser och mot bakgrund av att frågor om det kapillära järnvägsnätet bereds inom Regeringskansliet avstyrktes motionsförslagen.

Med anledning av de väckta motionsförslagen vill utskottet vidare klargöra att inom EU sedan 1990-talet pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa i syfte att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Som ett led i detta arbete ingår även att öppna upp marknaden för internationell persontrafik. Utskottet bereder under våren 2009 propositionen Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176), där regeringen föreslår att marknaden för internationell tågtrafik öppnas hösten 2009 och för nationell persontrafik hösten 2010.

Utskottet har i tidigare betänkanden bl.a. framhållit att en väl utvecklad transportpolitik är en förutsättning för tillväxt och en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem och att kollektivtrafiken, som utgör en viktig del i denna utveckling, ska vara attraktiv och anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika delar av landet.



Utskottet vill också framhålla vad regeringen anför i proposition Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176) om att det av flera skäl finns behov av en mer långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken. Enligt regeringen bör därför trafikhuvudmännens trafikförsörjningsplaner utvecklas så att det kan underlätta användandet av kollektivtrafiken som ett instrument för samhällets utveckling. Utskottet vill i sammanhanget också peka på att det i direktivet till utredningen om en översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dir. 2008:55) ingår att överväga former för en långsiktig strategisk planering. Utskottet ser därför positivt på att regeringen avser att återkomma med en samlad bedömning av kommande förslag från bl.a. denna utredning.

Därutöver kan tilläggas att regeringen i april 2009 beslutade om ett uppdrag som innebär att lämpliga kommuner för förprojektering inför ett eventuellt uppförande av pilotbana med spårtaxi ska föreslås. Spårtaxi är små spårbundna fordon som automatiskt går dit varje passagerare vill. Den bärande idén med spårtaxi är att kollektivtrafikresor ska kunna anpassas individuellt. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 31 augusti 2009.

Med hänsyn till det ovan anförda föreslår trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionerna 2008/09:MJ18 (v) yrkandena 14 och 15 samt 2008/09:MJ19 (mp) yrkandena 7–10 och 15.

## Cykeltrafik

### Motionen

I motion 2008/09:MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 17 begärs att åtgärder ska vidtas för att cykeln ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor. Förslagen innebär att cykelsamordnare ska inrättas, att cykelbokslut ska upprättas och ökade anslag ska ges till olika investeringar för cykeltrafiken. Den samhällsekonomiska kalkylen bör vidare ändras så att de transport- och miljöpolitiska målen inte missgynnar cykling. Alla tågoperatörer som bedriver persontrafik måste enligt förslaget använda sig av tågagnar som kan ta med cyklar. Slutligen föreslås ett antal ändringar av olika trafikregler.

### Trafikutskottets ställningstagande

Utskottet har i olika sammanhang behandlat frågor om hur ett ökat cyklande i samhället ska främjas eftersom ökad cykling ger positiva effekter för miljön, framkomligheten och folkhälsan. Senast i sitt betänkande 2008/09:TU2 redovisar utskottet en rad bedömningar som syftar till att främja ett ökat cyklande i samhället. I sammanhanget klargjordes bl.a. att cykeln som färdmedel är föremål för överväganden på i första hand lokal nivå. I likhet med regeringen ansåg utskottet att det är viktigt att förstärka

cykelns roll som en naturlig del av planeringen av transportsystemet på lokal nivå, men även utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv. Utskottet ansåg att den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklister. Utskottet välkomnade därför regeringens förslag om väsentligt ökad planeringsram för åtgärder i trafikens infrastruktur. Vidare lyfte utskottet fram att uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation är viktiga åtgärdsområden för att främja cykelns roll i samhället.

När det gäller cykelvägar längs statliga vägar noterar utskottet att nivån på utbyggnaden tidigare har varit relativt låg utifrån de behov som identifierats. Genom regeringens förslag ansåg utskottet att denna utveckling kan brytas. Sträckor mellan närliggande tätorter med många invånare bör till en början prioriteras. En stor potential ligger i att förutsättningarna för de kortare resorna mellan arbete och bostad förbättras samt i att cyklande i kombination med tåg- och bussresor på olika sätt underlättas.

Utskottet menade att det också är viktigt att öka möjligheterna för barn och unga att på egen hand färdas med cykel. Dessutom framhöll utskottet att en satsning på cykeltrafik är en satsning på jämställdhet.

Med hänvisning till det anförda anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2008/09:MJ18 (v) yrkande 17.

Stockholm den 7 maj 2009

På trafikutskottets vägnar

*Lena Hallengren*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Lars-Axel Nordell (kd).

# Avvikande meningar

## 1. Program för en transportsektor oberoende av fossila bränslen (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Jag anser att det är viktigt att de transporter som måste ske på våra vägar utförs med fordon som är ekologiskt hållbara och att bensin- och dieselbilar successivt fasas ut. Det måste därför till ett paket av åtgärder inom vägtransportsektorn för att åstadkomma en miljöinriktad vägtrafik. Från och med 2013 bör man inte tillåta försäljning av nyproducerade bilar som drivs med enbart fossila bränslen, utan bilen måste även kunna köras på biodrivmedel eller annat drivsystem, som el. Vidare bör en enhetlig definition av vad som är en miljöbil tas fram, och statens bör endast köpa miljöbilar.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09:MJ18 yrkande 16.

## 2. Program för en transportsektor oberoende av fossila bränslen (mp)

Karin Svensson Smith (mp) anför:

Miljöpartiet de gröna anser att vi behöver stimulera användningen av biodrivmedel på många sätt eftersom biogas som utvinns från gödsel leder till en stor minskning av utsläppen av växthusgaser. Att det finns tillgång till biodrivmedel i hela Sverige måste säkerställas, och därför anser vi att det ska finnas minst en drivmedelsstation med biogas i varje kommun senast 2020.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09:MJ19 yrkande 11.

## 3. Sjöfart (s, v, mp)

Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s) anför:

Sjöfarten är ett i grunden klimatsmart transportalternativ eftersom den är det mest energieffektiva transportsättet och är mycket miljövänligt, i förhållande till transporterad volym. Sjöfartens klimatpåverkan kan inte ses isolerat från övriga transportslag. Vi vill självfallet se åtgärder för att reducera sjöfartens utsläpp av växthusgaser. Men även givet dagens utsläpp av koldioxid från sjöfarten skulle en överflyttning av gods från väg till sjöfart ge mycket stora klimatvinster. Vi tycker därför att det är beklagligt att denna dimension i allt väsentligt saknas i regeringens proposition. Åtgärderna kopplade till sjöfarten handlar uteslutande om att via ekonomiska

styrmedel nedbringa sektorns koldioxidutsläpp. Däremot saknas helt en strategi för att stimulera överflyttning av klimatbelastande godstransporter på väg till sjöfart.

Vårt land, som har bland Europas längsta kuster, borde kunna nyttja denna tillgång på ett bättre sätt. En betydelsefull del av det gods som i dag släpas runt på våra vägar skulle i stället kunna ta sjövägen – längs våra kuster och i de större sjöarna och kanalsystemen. Det skulle gynna klimatet och det skulle minska trängseln på vägarna.

För att denna utveckling ska komma till stånd behöver Sjöfartsverkets prissättning när det gäller t.ex. farleds-, fyr- och lotsavgifter ses över. En differentiering av farledsavgifterna baserad på koldioxidutsläpp bör undersökas, dock utan att det totala uttaget av avgifter ökar. Det behövs också förbättringar i infrastrukturen i och i anslutning till hamnanläggningarna. År 2006 tillsatte den socialdemokratiska regeringen, i samarbete med Vänssterpartiet och Miljöpartiet, en utredning med uppdraget att identifiera hamnar av särskilt stor betydelse för det svenska godstransportsystemet. De hamnar som pekades ut skulle ges prioritet i förhållande till övriga hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Utredningens slutsatser möttes, bildligt talat, av stående ovationer från regionala företrädare, näringslivet och berörda myndigheter. Anmärkningsvärt nog har den borgerliga regeringen lämnat utredningens rekommendationer helt utan åtgärder.

För att skapa ett nationellt sammanhållet transportsystem där den gröna sjöfarten ges optimala förutsättningar att ta marknadsandelar från godstrafiken på väg anser vi att det är absolut nödvändigt att skyndsamt peka ut strategiska hamnar och ge dem prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar. Vi vill särskilt framhålla betydelsen av att bygga ut kapaciteten på Hamnbanan i Göteborg. Göteborgs hamn är avgörande för den svenska importen och exporten och spelar stor roll för den svenska fordonsindustrin. Andra angelägna projekt som vi vill lyfta fram är Centrumbanan i Södertälje och en ny spåranslutning till Pampushamnen i Norrköping. Sammanfattningsvis anser vi att en differentiering av farledsavgifterna med avseende på koldioxidutsläpp bör undersökas, dock utan att det totala uttaget av avgifter ökar. Det är vidare nödvändigt att skyndsamt peka ut strategiska hamnar och prioritera dem vid statliga infrastrukturinvesteringar.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09: MJ17 yrkandena 21 och 22.

#### **4. Flyg (v, mp)**

Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp) anför:

Vi anser att regeringen inte tar klimathotet på allvar eftersom man bl.a. understöder en olämplig tillväxt av flyget. Ett sådant exempel är att Bromma flygplats har utsetts till en strategisk flygplats som ska finnas kvar i ett basutbud av statliga flygplatser. Vi anser att Bromma flygplats

bör läggas ned eftersom det finns en rad nackdelar med Bromma flygplats, bl.a. utsläpp av växthusgaser från flygtrafiken och vägtrafiken till och från flygplatsen.

Vi anser också att subventioner till flygplatser och flygtrafik bör fasas ut på de orter där tåget är ett rimligt alternativ. Subventionerna till flyget bör minskas successivt, parallellt med en offensiv satsning på järnvägen. Anslaget för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser bör därför minska. Orter med tåg- eller bussförbindelse till Stockholms central på tre timmar eller kortare ska inte få bidrag.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motionerna 2008/09:MJ18 yrkande 19 och 2008/09:MJ19 yrkande 19.

## **5. Transportinfrastruktur och samhällsplanering (s, v, mp)**

Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s) anför:

Vi anser att tydliga prioriteringar behöver göras när infrastrukturen byggs ut de närmaste åren. Det är helt nödvändigt att investeringar i ny infrastruktur bidrar till att minska utsläppen, och det krävs att projekt som bidrar till en sådan utveckling prioriteras. Vi vill därför öka satsningarna på tåg och järnväg, och vi vill fortsätta att – på det sätt som gjordes i infrastrukturpropositionen 2001 – prioritera järnväg före väg. Vi vill öka kapaciteten på järnvägen med 50 %. En sådan överflyttning av trafik ger stora klimatvinster men får även positiva effekter på andra sätt, som en kraftfull regionförstoring på avstånd där bilen inte är ett tidsmässigt realistiskt alternativ, reduktion av andra miljöstörande utsläpp, minskad trängsel i storstäderna och ökad trafiksäkerhet. Denna typ av överflyttning bör därför vara en viktig beståndsdel för en minskad klimatpåverkan av transportsektorn.

Vi vill särskilt lyfta fram några objekt som vi anser är av stor betydelse för att skapa en för klimatet positiv utveckling. Dessa objekt är höghastighetsbanan Ostlänken mellan Järna och Linköping samt Norrbotniabanan, dvs. en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Vi vill även se en fortsatt projektering för höghastighetsbana mellan Göteborg och Borås. Dessa projekt möjliggör en betydande kapacitetsutbyggnad av järnvägsnätet, särskilt om flaskhalsarna på omkringliggande järnvägsavsnitt åtgärdas.

Vi menar också att det är viktigt att samlas nationellt kring ett antal strategiska infrastrukturprojekt som är nödvändiga för att nå landets tillväxt- och klimatmål. Riksdagen bör därför peka ut ett antal särskilt stora och betydelsefulla infrastrukturprojekt som riksintressen. Det kan exempelvis handla om en ny järnvägssträckning. De projekt som är av riksintressen ska omgärdas av särskilda regler för att underlätta planeringen. Bland annat ska inte kommunalt veto kunna användas mot projekten. För dessa strategiska projekt vill vi också att lånefinansiering ska vara möjlig, med

statliga lån ur Riksgälden, som innebär att hela finansieringen för projektet är klar på förhand, vilket ger bättre förutsättningar för att planera och bygga effektivt.

Vi vill understryka att en viktig åtgärd för att få fler att i närtid välja att åka kollektivt är att minska förseningarna i tågsystemet genom att tillföra ökade medel för banunderhåll. Ökade underhållsinsatser i det befintliga nätet förbättrar även förutsättningarna att föra över mer gods från väg till järnväg. För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste också andelen resor med kollektivtrafiken öka. För att resandet med kollektiva färdmedel ska öka krävs bl.a. en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla. Vi vill understryka behovet av att sätta resenären i centrum för att få ett socialt hållbart transportsystem. Om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö, är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Busstrafiken måste därför prioriteras i vägtrafiken, och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter. Vi bedömer även att den lokala spårtrafiken i större tätorter har stora möjligheter att utvecklas.

Att resa kollektivt är att resa hållbart. Att investera i kollektivtrafiken är därför ett av de viktigaste medlen för att nå målet om hållbara transporter. Ungefär en tredjedel av befolkningen har kollektivtrafiken som enda resealternativ, och hälften av alla invånare är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar. Inte minst i våra växande städer behövs ytterligare kollektivtrafik för att minska utsläpp och trängsel. Vi anser därför att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken. Insatser behövs för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Det handlar t.ex. om anläggning av busskörfält, ändringar av vägdragning, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum m.m.

I många städer runt om i Europa satsas offensivt på spårvagnar, vilket lett till stora framgångar både i ökat kollektivtrafikresande och i minskad klimatpåverkan. Vi anser att det även i Sverige finns stora möjligheter för den lokala spårtrafiken att utvecklas i större tätorter och därigenom öka kollektivtrafikens attraktivitet.

Vi anser också att det behövs åtgärder för att få till stånd en snabbare planering. I dag löper kommunernas och trafikverkens planering i många avseenden parallellt, vilket ger upphov till mycket dubbelarbete och långa ledtider. Av dessa skäl bör prövas om man i planprocessens slutskede kan skapa utbytbart mellan trafikverkens och kommunernas planer. En kommunal detaljplan skulle då även kunna få status som järnvägsplan. Vi vill dock betona att det är viktigt att en omläggning av planprocessen i dessa delar inte reducerar möjligheten till dialog och demokratiskt inflytande.

Vi anser också att den samhällsekonomiska kalkylen där nyttan av investeringen ställs mot dess kostnader ska klimatanpassas. Syftet är att uppdatera de samhällsekonomiska analysmodellerna utifrån behovet av att

minska klimatpåverkan. För större infrastrukturprojekt görs en samhällsekonomisk kalkyl. Regeringen har i olika sammanhang tydligt deklarerat att den samhällsekonomiska kalkylen ska få ett betydligt större genomslag i prioriteringen mellan olika projekt. I praktiken innebär detta att vägprojekt generellt kommer att få en större kalkylerad nytta och därmed prioriteras högre än klimatsmarta järnvägsprojekt, eftersom kostnaden för klimatpåverkan är underskattad. Dessa modeller måste utvärderas så att de i högre utsträckning tar klimathänsyn.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motionerna 2008/09:MJ17 yrkandena 14, 18 och 20 samt 2008/09:MJ16 yrkande 1.

## 6. IT och klimat (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Jag anser att det är viktigt att IT-sektorn används för att minska miljöpåverkan. Med t.ex. videokonferenser, telekonferenser och distansarbete minskar behovet av fysiska transporter, och därmed minskar miljöbelastningen. IT kan på så sätt skapa förutsättningar för olika former av distansarbete och därmed minska antalet fysiska arbetsresor. För att IT och bredband ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor anser jag att många åtgärder behöver genomföras. För det första bör staten ta fram en e-strategi för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan. För det andra bör IT-tillgången byggas ut till alla så att tillgänglighet inte blir en klassfråga. För det tredje bör en långsiktig strategi tas fram för en fortsatt utbyggnad och finansiering av bredband i landet som möjliggör tillgång till minst 2 Mbit/s i överföringshastighet. För det fjärde bör Teracom ges tydliga direktiv för att bygga upp men även köpa in befintliga bredbandsnät.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09:MJ18 yrkande 21.

## 7. Järnvägstrafik m.m. (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om vårt resande till ekologiskt hållbara transporter. Inte minst den viktiga och stora frågan om människans påverkan på klimatet hänger intimt samman med en utveckling och förbättring av möjligheten att färdas med tåg. Det är hög tid att ändra färdriktningen när det gäller tågtrafiken. För att järnvägstrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor anser jag att dessa åtgärder ska genomföras:

- att SJ:s avkastningskrav sänks
- att SJ:s trafikeringsrätt kombineras med en trafikeringsplikt

- att samordningen mellan den interregionala och den regionala tågtrafiken förbättras
- att lågtrafikerade järnvägsbanor rustas upp i stället för att läggas ned
- att industrispår och kapillärspår inte läggs ned
- att tågförseeningarna genom ett ökat banunderhåll minskas till 7,6 miljarder kronor per år
- att det införs en investeringsbudget
- att det byggs nya järnvägar motsvarande ca 16 miljarder kronor per år under perioden 2010–2019.

Jag anser också att trafikpolitiken ska se till att kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor. Samtidigt måste trafikens miljöproblem med klimatförändringar, hälsoproblem och buller lösas på ett tillfredsställande sätt. Det största hotet mot de uppställda klimatmålen är den tilltagande vägtrafiken, och det krävs krafttag, både genom morot och piska, för att styra vårt resande till kollektiva färdmedel. För att vi ska lyckas med detta krävs en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla, utifrån de förutsättningar som ges beroende på om man bor i storstad eller glesbygd. Kollektivtrafiken, som ofta utgörs av busstrafik, är mer miljövänlig och trafiksäkrare, och en förstärkt kollektivtrafik är en politik för jämlikhet genom att pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster gynnas.

En förbättrad kollektivtrafik stärker jämställdheten inom transportsektorn, vilken i hög grad är präglad av mäns värderingar och maktövertag. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnors tillgång till transporter förstärks.

Bussar är och kommer under lång tid framöver att vara det viktigaste transportmedlet när det gäller lokal kollektivtrafik eftersom 70 % av alla lokala och regionala kollektivtrafikresor sker med buss. Spårtrafiken är självklart av stor betydelse, men om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Busstrafiken måste därför prioriteras när det gäller vägtrafik, och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter.

För att den lokala och regionala kollektivtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor behöver också följande åtgärder genomföras:

- att kollektivtrafiken tillförs 5 000 miljoner kronor
- att kollektivtrafiken i glesbygd tillförs 1 000 miljoner kronor per år
- att det satsas 1 miljard på lokal spårtrafik och spårfordon
- att det genomförs två försök med Bus Rapid Transit, dvs. bussar som färdas i spårliknande system.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09: MJ18 yrkandena 14 och 15.



## 8. Järnvägstrafik m.m. (mp)

Karin Svensson Smith (mp) anför:

Jag anser att det är utomordentligt väsentligt att flytta över mer gods- och persontrafik från bil och lastbil till den klimatsmarta järnvägen. Kapaciteten på järnvägen bör i ett första steg öka med 50 % till 2020.

Jag vill också bygga ut höghastighetsbanor i Sverige så att inrikesflyget successivt blir onödigt i södra Sverige. Utbyggnaden ska göras i kombination med en offensiv upprustning av det befintliga järnvägsnätet, både genom bättre underhåll och genom utbyggnad. Europakorridoren, dvs. de föreslagna höghastighetsbanorna i Sverige, skulle ha stor strategisk betydelse av flera skäl. De nuvarande järnvägarna från Stockholm till västra och södra Sverige, Västra och Södra stambanorna, är i dag nästan fullbelagda av dagens järnvägstrafik. Det finns små möjligheter att lägga in fler persontåg under dagtid på banorna, och även kapaciteten för ytterligare godståg är starkt begränsad.

Jag anser också att det är viktigt att regeringen omformulerar sitt krav på SJ så att det ingår i bolagets uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Jag anser därför att statens vinstutdelningskrav på SJ ska ersättas med ett trafikpolitiskt uppdrag. SJ:s enda uppgift är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan, vilket, enligt min uppfattning, går stick i stäv med de transportpolitiska målen och missgynnar särskilt kvinnors transportbehov.

Kollektivtrafikvolymen måste fördubblas till 2020 om vi ska kunna klara klimatomställningen av transportsektorn. Jag anser att investeringar i trådbussar, s.k. Bus Rapid System (BRT), bör öka. Jag anser vidare att Vägverket behöver ökade anslag som ska användas för åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.

Jag vill slå ett slag för spårvägen, som har stora fördelar genom låg energiförbrukning, stor kapacitet och hög attraktivitet i stadsmiljön. Jag vill därför att man inleder en stor satsning på utbyggnad av lokal spårtrafik i åtta till tio större svenska städer under den närmaste 15-årsperioden. Satsningen avser bl.a. både nya statsbidrag för att bygga spårvägar och att staten genom Banverket delvis bör ansvara för att stimulera och finansiera spårtrafik i större städer.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09:MJ19 yrkandena 7–10 och 15.

## 9. Cykeltrafik (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Trots cykelns stora betydelse prioriteras sällan cyklar i trafiken och investeringarna är inte tillräckliga för att främja cyklismens roll i transportsystemet. När transportslagsövergripande lösningar diskuteras ingår nästan aldrig cykeln i en sådan helhet. Aspekter som minskad miljö- och klimat-

påverkan, förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är alla intimt förknippade med cykeln. Men det finns även positiva sociala dimensioner i och med att den är ett relativt billigt transportfordon. Det gör att den är tillgänglig även för människor med låga inkomster, t.ex. barn och ungdomar. För att cykeln ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor anser jag att många åtgärder behöver vidtas:

- att nationella och regionala cykelsamordnare inrättas
- att cykelbokslut upprättas på nationell och regional nivå
- att anslaget till cykelinvesteringar ökas från 200 till 700 miljoner kronor per år
- att arbetsgivare uppmuntras att låta anställda använda cykel som en del av resan till och från arbetet
- att staten bidrar med 120 miljoner kronor per år till anläggande av cykelparkeringar vid tågstationer
- att alla tågoperatörer som bedriver persontrafik måste använda sig av tågvagnar som kan ta med cyklar
- att cykeltrafik tillåts i motgående riktning på enkelriktade gator under förutsättning att cykelbanan eller cykelfältet är väl avgränsat
- att cykelöverfarter görs till huvudled, dvs. att bilar måste stanna för att släppa fram cyklar.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09: MJ18 yrkande 17.