

Motion till riksdagen 2008/09: MJ19

av **Maria Wetterstrand m.fl. (mp)**
med anledning av prop. 2008/09:162

En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat

1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning.....	1
2	Förslag till riksdagsbeslut	3
3	Inledning	5
4	Tiden är nu	5
5	Grön offensiv	6
6	Regeringens gråa defensiv	7
	6.1 Låga mål men kreativ matematik.....	8
	6.1.1 Miljö kvalitetsmålet	8
	6.1.2 Mål till 2020.....	8
	6.1.3 Mål 1: 40 % minskning av utsläppen till 2020.....	9
	6.1.4 Mål 2: 50 % förnybar energi 2020	11
	6.1.5 Mål 3: 20 % effektivare energianvändning 2020	11
	6.1.6 Mål 4: 10 % förnybar energi i transportsektorn 2020	12
	6.2 Övriga mål.....	12
	6.2.1 Mål 5: Fossiloberoende bilflotta 2030.....	12
	6.2.2 Mål 6: År 2050 ska Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser vara noll	13
	6.3 Vilseledande	13
7	Grönt globalt ansvar.....	14
8	Transporter.....	16
	8.1 Gröna investeringar som styr mot klimatmålen.....	17
	8.1.1 Järnväg	17
	8.1.2 Spårvägar	18
	8.1.3 Trådbuss och Bus Rapid Transport (BRT).....	18
	8.1.4 Offensiv satsning på biogasfordon.....	19
	8.2 Inte en krona till i klimatförstörande investeringar.....	20
	8.2.1 Moratorium för nya motorvägar.....	20
	8.2.2 Värna boendenära handel i stället för fler externa köpcentrum	21

Fel! Okänt namn på

8.3	Styr mot klimatmålen.....	21
8.3.1	Koldioxidskatt	21
8.3.2	Kilometerskatt	22
8.3.3	Trängselavgifter och andra bilavgifter för bättre miljö och ökad kollektivtrafik	22
8.4	Slopa felstyrande subventioner	23
8.4.1	Skattebefrielse för flyget	23
8.4.2	Flyget in i Kyotoavtalet.....	24
8.4.3	Skatt på flygbränsle – internationellt, bilateralt och nationellt.....	25
8.4.4	Slopa stödet för flygplatser och flygtrafik	25
8.4.5	Gör reseavdrag avståndsberoende – inte bilberoende.....	26
8.4.6	Avslå regeringens förslag om sänkt fordonsskatt på tunga lastbilar	26
8.4.7	Sjöfart.....	26
9	Energi och industri	27
9.1	Förnybara energikällor	27
9.2	Vattenkraft	27
9.3	Kärnkraft.....	27
9.4	Torv	28
9.5	Vattenfall	29
10	Bostäder.....	29
10.1	Ett nytt energimål för bostäder.....	29
10.2	Ny politik för att nå målet om halverad energianvändning i bostadssektorn	30
10.2.1	Ett nytt investeringsstöd för energieffektiviseringar.....	30
10.2.2	Nytt krav på energihushållning vid renovering och nybyggnation	30
10.2.3	Krav på individuell mätning och debitering av varmvatten.....	31
10.2.4	Främjande av förnybara energikällor i bostäder – solvärmeutbyggnad	31
11	Jordbruk.....	32
12	Sårbarhet.....	33
12.1	Ansvar.....	34
12.2	Investeringsanslag.....	34
12.3	Klimat- och sårbarhetsplaner	35
12.4	Vattendomar.....	35

2 Förslag till riksdagsbeslut

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.

Fel! Okänt namn på

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 Väner.
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 anförts i motionen om lagändringar som gör att det blir lättare att ompröva vattendomar.

3 Inledning

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna presenterar vårt samlade alternativ till regeringens klimat- och energipolitik i en gemensam motion: En rödgrön klimat- och energipolitik. I den gemensamma motionen redogör vi för våra förslag till mål, strategier och inriktning för klimatpolitiken samt lägger ett antal gemensamma förslag till åtgärder för en mer ambitiös politik. I separata motioner redovisar våra partier ytterligare förslag för att nå våra gemensamma mål. Inför valet 2010 kommer vi att möta väljarna med ett samlat alternativ till regeringens politik.

Miljöpartiet de gröna hänvisar till den gemensamma motionen för att ge en övergripande bild av vår syn på klimatpolitiken och dess olika delar. I denna motion lyfter vi fram några egna förslag på klimatområdet.

4 Tiden är nu

Om den mänskliga civilisationen ska klara den globala klimatförändringen måste politiken genomgå en fullständig revolution i sitt förhållningssätt till problemet. Det duger inte att föreslå förändringar av marginell karaktär eller att skjuta upp besluten längre. Den omställning som krävs är den största i mänsklighetens historia, och tiden är knapp.

När Rajendra Pachauri, Nobelpristagare och ordförande i FN:s klimatpanel IPCC, presenterade panelens fjärde rapport 2007 deklarerade han att ”vad vi gör inom de närmaste två tre åren kommer att avgöra vår framtid”. Den forskarkonferens som nyligen ägde rum i Köpenhamn för att sammanställa en uppdaterad bild av läget visade att utvecklingen är ännu mer oroande än IPCC:s värsta scenarier. Tiden håller på att rinna ut.

EU bör ha en central roll i det globala klimatarbetet, och Sverige är ett av ett fåtal länder som hittills har drivit EU framåt. Både Sverige och EU måste kraftigt intensifiera kampen mot klimatförändring, höja ambitionsnivån och agera snabbt och kraftfullt på tre fronter.

Den första fronten är på det nationella planet. Det är av oerhörd vikt att förplikta sig till stora och verkliga utsläppsreduktioner inom gränserna och börja genomföra dem. De närmaste tio åren måste utsläppen av växthusgaser i Sverige minska med minst 40 %, alla sektorer inräknade.

Detta skulle skapa stora positiva effekter, inte bara för klimatet utan även för att få i gång ekonomin och skapa arbetstillfällen. Lika viktigt är att det skulle återupprätta förtroendet för en progressiv politik i en tid när EU:s ledarskap vacklar och göra det möjligt att driva den andra fronten: att inspirera

Fel! Okänt namn på

andra stora ekonomier – såsom USA och Kina – att minska sina utsläpp. Dessa två länder står för 40 % av mänsklighetens samlade utsläpp, och inget klimatavtal kan anses framgångsrikt om de ställer sig utanför. Endast den aktör som visar att hon eller han själv tar frågan på allvar och är beredd att ändra sig, beredd att gå före på riktigt, tas på allvar.

Slutligen är det hög tid för EU:s länder att förbereda för de globala effekterna av den klimatförändring som är oundviklig. Stigande havsnivåer, brist på färskvatten, torka och flyktingströmmar kommer att medföra stora problem och drabba de fattiga i syd mest.

Det är onekligen en stor uppgift, men Miljöpartiet de gröna anser att Sverige har en unik position som gör det möjligt att på ett konstruktivt sätt visa vägen framåt. I hjärtat av denna satsning finns en klimat- och energipolitik med höga ambitioner, en grön offensiv som kickstartar den avstannande ekonomin och ger fart in i övergången till en klimativänlig och hållbar ekonomi.

5 Grön offensiv

Kampen mot klimatförändringar är en s.k. win-win-situation, ett tillfälle som skapar vinster på flera plan. Valet vi står inför är att skapa en klimativänlig grön ekonomi som ger nya jobb, driver utvecklingen och gör oss världsledande, eller att huka för klimathotet och hoppas att ett stagnerande näringsliv överlever. Miljöpartiet de gröna vet att det land eller den region som är ledande inom klimat- och energifrågor också kommer att leda världen in i framtiden. En satsning på morgondagens teknik ger morgondagens arbetstillfällen.

Därför vet vi också att en politik som kraftfullt minskar utsläppen av koldioxid skapar nya jobb och företag som gör Sverige och Europa till en vinnare när konjunkturen vänder. En grön modernisering av industrier och ekonomin säkerställer vår framtida konkurrenskraft och välfärd. En stark klimatpolitik är den motor som behövs för att skapa nya jobb och miljödriven näringslivsutveckling i hela Europa. Ambitiösa program för energieffektivisering kan tillsammans med investeringar i infrastruktur och industri skapa miljontals arbeten samtidigt som det ger minskade utsläpp.

En studie från World Resources Institute visar att investeringar i förnybar energi ger hög utväxling både vad gäller arbetstillfällen och utsläppsminskningar. Dessutom minskar utgifterna för energi för företag, medborgare och myndigheter. Varje miljard US-dollar som satsas i grön energi skapar i genomsnitt 30 100 arbetstillfällen, 5 000 fler jobb än vad investeringar i traditionell infrastruktur ger. Utsläppen minskar med över en halv miljon ton koldioxid per år. Dessutom minskar samhällets energikostnader med 450 miljoner US-dollar per år.

Tekniken för att leva ett hållbart liv finns redan, och den utvecklas snabbt. Hela energimarknaden är inne i en förändring som är den största tekniska omställningen i mänsklighetens historia. Förnybar energi står i dag för 57 % av energiinvesteringarna inom EU; i USA är motsvarande siffra 40 %. Den globala marknaden för vindkraft är i dag värd 36,5 miljarder euro per år;

solceller omsatte 24 miljarder. En prognos för förnybara energikällor uppskattar det årliga värdet av marknaden för biobränslen, vindkraft och solenergi till 175 miljarder euro om åtta år.

I en studie från Svensk vindenergi framgår att tillverkning och montering av vindkraftverk globalt sysselsätter 330 000 personer, varav 154 000 i Europa. Enligt prognoser från European Wind Energy Association (EWEA) kommer antalet sysselsatta i Europa att mer än fördubblas fram till 2020.

Men detta är bara början. Tillväxten för både vindkraft och solenergi är för närvarande över 30 % per år. I takt med att allt fler börjar prioritera förnybar energi växer marknaden snabbt och tar en allt större andel av den globala marknaden för investeringar i energi, som kommer att uppgå till 16 000 miljarder euro mellan 2006 och 2030. År 2050, då de globala utsläppen av växthusgaser ska ha minskat med över 50 % – även enligt försiktiga bedömningar – kommer förnybar energi med all säkerhet att vara världens största marknad.

För Sverige och Europa ligger det inom räckhåll att ta ledningen, driva utvecklingen och forma en framtid för ett nytt näringsliv och en konkurrenskraftig grön industri. Genom att stödja utvecklingen av teknik för effektivisering och förnybar energi och genom att leda den traditionella industrin till att utveckla grönare produkter som kommer att efterfrågas globalt kan Sverige ta en tätplats.

Det kommer inte att bli lätt, och det kommer inte att bli billigt. Men det arbete och de pengar Miljöpartiet de gröna vill investera är en investering i framtiden som ger mångdubbelt tillbaka i form av arbetstillfällen och omätbara vinster i form av ett klimat som mänskligheten och ekosystemen kan överleva i – en värld värd att leva i.

6 Regeringens gråa defensiv

Den 17 mars presenterade regeringen sitt förslag till en ”sammanhållen energi- och klimatpolitik”. Förslagen beskrevs av regeringen själv som långtgående – ja, rentav som den kanske mest radikala klimat- och energipolitiken i världen.

Faktum är dock att regeringen har avfärdat större delen av de förslag som dess egen Klimatberedning presenterade i sin slutrapport. I stället drar regeringen stora växlar på det som redan har skett och beslut som andra redan har tagit. När de nya förslagen granskas närmare syns inget av denna storslagenhet i verkliga åtgärder. Propositionerna kännetecknas av en häpnadsväckande passivitet och räddhågsenhet; med stora ord serveras en defensiv politik som hukar för den utmaning man ser framför sig. Uppenbarligen ser regeringen inga möjligheter i situationen, bara svårigheter som man fortsätter att knuffa framför sig.

I förlängningen leder en sådan attityd till att Sverige missar chansen att driva den globala utvecklingen framåt och reduceras till en icke-aktör på klimatområdet. Det innebär också att Sveriges framtid som ledande nation

Fel! Okänt namn på

inom energiteknik går om intet. I borgarnas Sverige hukar man sig och hoppas bara på att överleva den omstrukturering som är ofrånkomlig.

6.1 Låga mål men kreativ matematik

6.1.1 Miljökvalitetsmålet

Sverige, EU och många andra aktörer anser att målet för klimatpolitiken är att begränsa den globala uppvärmningen till högst två grader Celsius under detta århundrade jämfört med förindustriella nivåer. Den nuvarande utvecklingen pekar på en temperaturökning med cirka fem grader, vilket skulle kunna få katastrofala effekter på såväl mänsklighetens civilisation som ekosystem.

Den helt avgörande frågan i den vetenskapliga debatten är hur mycket växthusgaser vi kan släppa ut innan denna gräns överskrids. Eller med andra ord: hur stor koncentration av koldioxid och andra växthusgaser kan atmosfären innehålla?

Baserat på ett flertal vetenskapliga underlag har regeringen föreslagit att denna gräns ska sättas vid 400 miljondelar (ppmv). Många forskare och experter hävdar i dag att denna gräns är för hög och att den nivån skulle medföra temperaturökningar som överstiger två grader. I stället pekar alltmer forskning mot att 350 ppmv är den koncentration som kan tillåtas. I dag är koncentrationen drygt 380.

Miljöpartiet de gröna accepterar regeringens beskrivning, men vill påpeka att mycket tyder på att nivån måste sänkas och att det är av största vikt att följa forskningen och vara beredd på sänkta mål.

6.1.2 Mål till 2020

Regeringen har ofta anklagats för att skjuta upp de nödvändiga besluten och för att vänta på att någon annan ska göra något, någon annanstans, någon annan gång. Genom propositionerna gör man tyvärr dessa anklagelser rättvisa.

Följdriktigt håller sig ambitionerna på en låg nivå. Målen för regeringens klimat- och energipolitik fram till 2020 är låga, i stort sett så låga de kan bli utan att bryta mot EU-beslut. Åtgärderna är få, små och avlägsna. Nästan ingenting görs i närtid; det mesta skjuts upp till framtiden.

Två av de fyra mål som regeringen sätter upp till 2020 når med ett nödrop upp till EU:s beslut och krav på Sverige. Exempelvis regeringens mål för andelen förnybar energi är 50 % 2020 – EU kräver 49. Dagens nivå är 44 %, och ökningen i regeringens förslag blir således sex procentenheter. Det är mindre än genomsnittet i EU, som ska öka åtta och en halv procentenheter. Påståendet att regeringens politik skulle vara mest ambitiös är alltså inte sant. Regeringen anger att 10 % av energin i transportsektorn ska vara förnybar samma år – EU kräver 10 %. I ett tredje fall når regeringen inte ens EU:s mål: man anger att energin ska användas 20 % mer effektivt – vilket EU också kräver – men fuskar med siffrorna. Regeringen räknar på ett annat sätt än EU, och resultatet blir ett betydligt lägre mål. I själva verket överensstämmer regeringens mål helt med den beräknade spontana effektiviseringstakten i den

prognos som Energimyndigheten presenterat nyligen och som bygger på de politiska styrmedel som fanns beslutade i mitten av 2008. Regeringen har helt enkelt plankat Energimyndighetens business-as-usual-scenario och gjort om det till sitt eget mål.

Den påstått mest ambitiösa politiken i Europa lägger sig under EU-genomsnittet i ökningstakten av förnybar energi. Den lägger sig exakt på EU-målet när det gäller miljöbränslen, trots att Sverige i dag ligger bland de främsta i Europa. Den lägger sig under EU-målet när det gäller effektivisering. Och åtgärderna skjuts i huvudsak upp till nästa mandatperiod.

6.1.3 Mål 1: 40 % minskning av utsläppen till 2020

Regeringen anger att Sveriges utsläpp av växthusgaser ska minska med 40 % till 2020 jämfört med 1990 års nivåer. Målet uttrycks även som att utsläppen ska minska med 20 miljoner ton inom samma tidsramar.

Utsläppen i Sverige kommer till följd av tidigare beslut, såväl svenska beslut som direktiv från EU, att minska med elva miljoner ton från 1990 till 2020, i runda tal 15 %. Detta är långt ifrån tillräckligt för att motsvara den svenska andelen av den globala utsläppsminskning som krävs. Det är också otillräckligt som incitament för medborgare, näringsliv och industri att investera i framtidens teknologi.

Beräkningar från FN:s klimatpanel IPCC visar att industrialiserade länder måste minska sina utsläpp med åtminstone 25–40 % fram till 2020. I rika länder med stor potential, såsom Sverige, bör utsläppsminskningen ligga i den övre delen av det intervallet. Sedan dessa siffror presenterades tyder mycket på att minskningen kanske måste vara ännu större. För Sveriges del skulle ett sådant mål betyda minskningar i storleksordningen 18–29 miljoner ton per år.

Men i stället för att höja ribban för att nå detta mål och påskynda utvecklingen nöjer sig regeringen med att föreslå åtgärder som ska minska de svenska utsläppen ytterligare med ynka 2,5 miljoner ton per år. Sammantaget ger detta en minskning med 13 miljoner ton mellan 1990 och 2020, eller 18 %.

Tabell 1: Beräknad minskning av utsläpp 1990–2020 i Sverige (icke handlande sektor), miljoner ton

Redan uppnådda minskningar mellan 1990 och 2020	4
Minskningar fram till 2020 på grund av tidigare beslut	5
Genomförande av EU:s klimat- och energipaket	2
Nya åtgärder i Sverige (skatter och andra ekonomiska styrmedel)	2
Övriga åtgärder	0,3
Totalt	13,3

Detta är inte en ansvarsfull politik. Faktum är att den är direkt oansvarig.

Den blir inte bättre av att regeringen försöker blanda bort korten. Genom kreativ räkning får man dessa 18 % att se ut som 40. Hela den s.k. handlande sektorn, i huvudsak stora industrier och energianläggningar, har räknats bort, trots att den står för ca 30 % av utsläppen och ökar. Vidare tillgodoräknar man sig minskningar genom investeringar i andra länder, bl.a. genom projekt

Fel! Okänt namn på

i andra EU-länder och tveksamma CDM-projekt i utvecklingsländer. Man flaggar också för att man kan komma att räkna in s.k. sankor i framtiden.

Denna räknemetod, där alla kryphål utnyttjas, resulterar i att Sverige synbarligen inte behöver göra särskilt mycket åt utsläppen, trots att vår klimatpåverkan per person är tre gånger högre än EU:s mål och sex gånger högre än vad som anses hållbart.

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.

För det nationella målet utgår vi från samma ambitioner som de rödgröna partierna uttryckte i vår gemensamma reservation i klimatberedningen, nämligen att de totala utsläppen av växthusgaser i Sverige bör minska med 40 % från 1990 till 2020. Sammanlagt innebär detta en minskning med 28,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Vi noterar att regeringen i propositionen har valt en annan teknik att formulera målet än vad som föreslogs av Klimatberedningen och som Sverige hittills tillämpat. I stället för ett mål för de totala utsläppen i landet föreslår regeringen att målet ska relateras till utsläppen i de verksamheter som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter. En viktig bakgrund till detta är att EU:s utsläppshandel fr.o.m. 2013 inte längre kommer att arbeta med separata nationella tak för tilldelning av utsläppsrätter utan i stället ha ett gemensamt tak för hela EU. Det blir då svårt att längre arbeta med och följa upp ett nationellt mål för de totala utsläppen i Sverige. Mot denna bakgrund instämmer vi i regeringens bedömning att det är mer lämpligt att uttrycka det nationella målet som en procentsats av utsläppen i den icke handlande sektorn.

Vi förutsätter att EU, efter en internationell överenskommelse i Köpenhamn i december 2009, lägger ut 30 % utsläppsminskning i den handlande sektorn, vilket i Sverige skulle motsvara 6,6 miljoner ton. Återstående utsläppsreducering, 22,2 miljoner ton, bör då uppnås i den icke handlande sektorn, vilket motsvarar en utsläppsreducering med ca 45 %. Vi föreslår mot denna bakgrund att det nationella målet fastställs till 45 % utsläppsminskning i den icke handlande sektorn mellan 1990 och 2020. Upptag och utsläpp till och från skogsbruk och annan markanvändning bör inte inkluderas i det nationella målet för 2020.

Sverige och andra industrialiserade länder måste ta ansvar och bidra till finansieringen av utsläppsminskningar i andra länder. Till skillnad från regeringen ser vi dock inte detta som ett sätt att minska vårt ansvar för att gå före och uppnå kraftiga utsläppsreduceringar i Sverige. Sverige måste klara av bådadera, och det bör uttryckas genom separata ambitiösa mål för klimatarbetet i Sverige och utomlands.

Regeringens klimatmål för 2020 innebär att högst en tredjedel av den föreslagna utsläppsreduceringen på 40 % i den icke handlande sektorn ska kunna uppnås genom utsläppsreduktioner i andra länder. Detta motsvarar 6,7 mil-

joner ton koldioxidekvivalenter. Vi anser att målet för utsläppsreduktioner i andra länder bör vara av minst denna storleksordning.

Flera olika instrument och metoder finns tillgängliga eller diskuteras, genom vilka industriländer kan stödja klimatarbetet i utvecklingsländer. Hit hör bl.a. mekanismen för ren utveckling, CDM, som fått utstå mycket kritik under senare tid bl.a. för osäker prövning och i flera fall tvivel om det rör sig om projekt som inte skulle ha genomförts ändå. Till klimatmötet i Köpenhamn finns ett antal nya förslag till finansiering av klimatinsatser och anpassning i utvecklingsländer.

De rödgröna partiernas inriktning är att Sveriges internationella insatser på klimatområdet främst ska rikta sig till utvecklingsländer. Vi vill närmare utvärdera existerande instrument och metoder och avvakta kommande internationella överenskommelser om nya slag och stödformer för klimatåtgärder i andra länder och utifrån dessa erfarenheter återkomma med förslag om hur ett mål för Sveriges klimatinsatser i andra länder bör utformas.

6.1.4 Mål 2: 50 % förnybar energi 2020

Målet är att hälften av Sveriges energi ska komma från förnybara energikällor. I dag är andelen drygt 40 %, främst från vattenkraft och bioenergi.

Målet ska ses mot bakgrund av att EU kräver att Sveriges andel ska vara minst 49 % och att prognoser visar att andelen kommer att uppgå till 48 % genom politiska beslut som redan har tagits. Om oljepriset stiger över 120 US-dollar per fat kommer andelen att öka till 50 % eller mer utan fler politiska åtgärder.

Regeringen föreslår en utbyggnad av vindkraften med 25 terawattimmar (TWh) till 2020 jämfört med 2002 års nivå. Inga fler konkreta åtgärder föreslås, men man nämner att biogas bör få en viktig roll, att Landsbygdsprogrammet bör utnyttjas och att jord- och skogsbruk är viktiga näringar för produktion av förnybara bränslen.

Miljöpartiet de gröna anser att potentialen för förnybar energi är betydligt större än det mål som EU och regeringen har satt för Sverige. Andelen förnybar energi bör vara minst 53 % år 2020.

6.1.5 Mål 3: 20 % effektivare energianvändning 2020

Målet är att användningen av energi ska effektiviseras med 20 % till 2020 jämfört med 2008. Enligt regeringens förslag ska detta tolkas som att användningen av energi per BNP-enhet ska minska. Alltså: den energi som går åt för att producera en krona i BNP ska vara 20 % lägre 2020 jämfört med i dag.

I verkligheten är detta långt ifrån radikalt. Utvecklingen visar att det redan pågår en sådan effektivisering genom spontan teknikutveckling. Varje år minskar den mängd energi som behövs för att skapa en krona BNP i Sverige med mellan 1,5 och 2 %. Mellan 2008 och 2020 blir alltså den spontana effektiviseringen ca 20 % redan med de styrmedel som finns.

I EU:s klimat- och energipaket finns ett liknande mål: energianvändningen ska effektiviseras med 20 % fram till 2020. Men EU utgår från en prognos som redan innehåller den naturliga effektiviseringen. EU:s mål är alltså mer

Fel! Okänt namn på

långtgående än Sveriges eftersom det anger en effektivisering med 20 % utöver den spontana.

Miljöpartiet de gröna anser att det viktiga är att fokusera på en minskning av energianvändningen, inte bara att den ska bli mer effektiv. Ett led i detta är dock att effektivisera, och de rödgröna anser att energianvändningen bör effektiviseras med 25 % med regeringens räknesätt.

6.1.6 Mål 4: 10 % förnybar energi i transportsektorn 2020

Regeringen anser att 10 % av energin som används till transporter ska komma från förnybar energi. Målet gäller endast inrikes resor. Målet är detsamma som EU:s beslut i Klimat- och energipaketet. Enligt Energimyndighetens senaste långsiktsprognoz kommer andelen förnybar energi i transportsektorn att uppgå till 11,2 % 2020 till följd av tidigare politiska beslut. Med ett högre oljepris kommer andelen att öka.

Viktigast för att nå målet är EU:s klimat- och energipaket som ställer ökade krav på bilarnas utsläpp och ger möjlighet till ökad inblandning av förnybara drivmedel i bensin och diesel. Utöver EU-besluten föreslås en rad ospecificerade åtgärder: regeringen vill *”analysera möjligheten”* att införa en kvotplikt för förnybara bränslen, *”satsa på biogas”* och andra generationens förnybara drivmedel, *”ta fram ett kunskapsunderlag”* om marknaden för elbilar och laddhybrider samt *”verka för ökad konsumentinformation”* inom EU.

Miljöpartiet de gröna anser att målet bör höjas till 30 % förnybar energi i transportsektorn i Sverige. Målet bör kompletteras med omfattande satsningar på en omställning till ett mer energieffektivt och klimatsnålt transportsystem, i huvudsak genom satsningar på järnväg, sjöfart, lokal och regional kollektivtrafik och smartare samhällsplanering. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

6.2 Övriga mål

6.2.1 Mål 5: Fossiloberoende bilflotta 2030

Ett delmål under det övergripande målet ”10 % förnybar energi i transportsektorn” är att den svenska bilflottan *”bör”* vara *”oberoende av fossila bränslen”* 2030. Hur *”oberoende”* ska tolkas är oklart. En tolkning är att inga bilar då ska vara helt beroende av fossila bränslen. I princip är detta redan uppfyllt eftersom all bensin redan innehåller en mindre del etanol, och dieslbilar kan köras på biodrivmedel. Andelen elbilar och fossildrivna bilar som får en del av sin energi från elmotorer, laddhybrider, ökar också snabbt. Även om regeringen menar att alla bilar ska kunna köras på förnybara bränslen betyder det inte att de kommer att göra det. Många av de bilar som tillverkas kan redan i dag köras på både fossila och förnybara bränslen, exempelvis kan alla dieslbilar köras på raps (Fame).

Miljöpartiet de gröna anser att målet bör vara skarpare. År 2015 vill vi att alla nya bilar ska kunna köras på annat än fossila drivmedel.

6.2.2 Mål 6: År 2050 ska Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser vara noll

I Klimatberedningen var alla överens om att Sverige bör ta sin del av det globala ansvaret för att begränsa ökningen av den globala medeltemperaturen till högst två grader Celsius jämfört med den förindustriella nivån samt om inriktningen att utsläppen av växthusgaser i Sverige bör vara minst 75–90 % lägre 2050 än 1990.

Regeringen väljer att formulera sin vision för 2050 på ett annorlunda sätt. Visionen är att Sverige 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Vi anser att detta uttryckssätt öppnar för betydande oklarheter. Hur ser regeringens tolkning av begreppet ”nettoutsläpp” ut? I propositions-texten antyds bl.a. att kolsänkor i skog och mark ska räknas in. Håller regeringen öppet 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 stora växthusgasutsläpp i Sverige även i fortsättningen, som inte ens skulle nå upp till den undre gränsen för utsläppsreduktion i Klimatberedningens intervall.

Vi föreslår att målet för 2050 ska formuleras med den metod som Klimatberedningen föreslår och ligga på den högre gränsen i beredningens föreslagna intervall, dvs. en utsläppsreduktion med 90 % i förhållande till 1990 års nivå. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

6.3 Vilseledande

Att Sverige inte lever upp till de mål som behövs till 2020 för att klara vår del av den globala utsläppsreduktionen är omoraliskt. Men det finns även andra dimensioner av detta. Förslaget att investera i projekt i andra EU-länder skulle innebära att vi använde skattepengar till att utveckla framtidens teknologi i andra länder i stället för i Sverige. Att investera i utsläppsminskningar i exempelvis Storbritannien leder till utveckling där, samtidigt som den svenska industrin och näringslivet akterseglas. Är det verkligen en klok näringspolitik?

Investeringarna i utsläppsreduktioner i utvecklingsländer i stället för i Sverige är också problematiska. En stor del av CDM-projekten, enligt flera uppskattningar en så stor andel som hälften, leder i själva verket inte till minskade utsläpp. Därmed är den del som dras av kanske dubbelt så stor som reduktionen, vilket innebär större globala utsläpp än om åtgärder hade vidtagits på hemmaplan.

Att investera i utsläppsreduktioner utomlands är naturligtvis inte fel – alla medel måste användas. Felet är att man vidtar dessa åtgärder *i stället* för att vidta riktiga åtgärder här hemma som skapar incitament för utveckling i vår egen ekonomi och ger tillförlitliga minskningar.

Fel! Okänt namn

7 Grönt globalt ansvar

För Miljöpartiet de gröna är klimatfrågan en global ödesfråga som hänger intimt samman med utveckling och rättvisa. Klimatkatastrofen är global, samtidigt som alla utsläpp sker lokalt. Effekterna av ett förändrat klimat är redan synliga och skrämmande. I dag tyder det mesta på att de globala utsläppen behöver minska med 80 % till 2050, men vetenskapen är osäker och alltfler menar att det kan behövas ännu större minskningar. För att klara detta, och samtidigt ge utvecklingsländerna möjlighet att öka sina utsläpp för att deras ekonomier ska kunna växa, krävs större minskningar i många utvecklade länder, bl.a. i Sverige.

I dag släpper svenskar ut stora mängder växthusgaser per person, betydligt mer än vad som släpps ut av en genomsnittlig invånare på jorden och sex gånger mer än vad som anses hållbart. När de globala utsläppen måste minska är det orimligt att de som släpper ut lite per capita ska minska sina utsläpp lika mycket som vi.

Sveriges ansvar ökar också genom att vi i hög grad har skapat vår välfärd och relativa rikedom genom att använda fossila bränslen. En annan faktor som talar för att Sverige ska ta på sig en större börda än t.ex. utvecklingsländerna är den stora potential för förnybara energislag som finns i vårt land. Vi har mycket goda förutsättningar – bland de bästa i världen – att bygga ut bioenergi, vindkraft och andra förnybara och hållbara energislag. Vi har också mycket goda möjligheter att effektivisera vår energianvändning.

Ett minst lika viktigt skäl till att minska de svenska utsläppen är den politiska effekten detta kan få på andra länder, som ofta har sämre utgångslägen. När Sverige visar att utsläppen kan minska samtidigt som arbetstillfällen skapas är det en inspiration för andra, och det skapar incitament för att utveckla ny teknik i Sverige som behövs över hela världen.

Men Sveriges ansvar och möjligheter stannar inte vid våra egna utsläppsnivåer. Liksom andra rika länder har vi ett ansvar för att hjälpa u-länder att utveckla sin ekonomi utan att använda fossila bränslen. Det är vi som har resurserna för teknikutveckling. Detta skapar också stora möjligheter för export av tjänster och produkter.

Miljöpartiet de gröna anser att Sveriges och EU:s ansvar i det internationella sammanhanget bör beräknas enligt en modell som kallas Greenhouse Development Rights och har utvecklats av bl.a. Stockholm Environment Institute. Enligt denna modell 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 GDR kan utgöra en utgångspunkt för den svenska klimatpolitiken. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

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.

Fel! Okänt namn på

Att utveckla utsläppshandeln är viktigt, men det går sakta och frågan är om man kommer att nå fram i tid. Ett annat problem är tillförlitligheten hos ett sådant handelssystem när fler länder – ofta med tveksamma och ineffektiva myndighetsstrukturer eller till och med korrumperade regeringar – går med i handeln.

Miljöpartiet de gröna anser att klimatpolitikens befintliga instrument och åtaganden bör kompletteras med ett moratorium för prospektering efter oexploaterade olje-, kol- och naturgaskällor. Det är trots allt detta det handlar om. 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 riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

I det sammanhanget bör Sverige även 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 riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Miljöpartiet de gröna avvisar kärnkraften som svar på klimathotet. Det är ett farligt, olämpligt och ineffektivt medel för att minska utsläppen av växthusgaser. Likaså avvisar vi offentligt stöd till koldioxidlagring – s.k. CCS – då det hittills mest använts som ett sätt att motivera fortsatt användning av kolkraft inklusive byggnation av nya kolkraftverk. Att satsa offentliga medel på CCS, som enligt de mest optimistiska prognoserna kan börja fungera tidigast om 15 år, medför att forskningsresurser tas från andra områden som ger snabba effekter. Regeringen bör verka för att offentliga medel inte heller används till utveckling av CCS inom EU. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

De rika ländernas insatser för att minska utsläpp i utvecklingsländerna behöver förbättras radikalt. Den enda mekanism som finns under klimatkonventionen i dag är Clean Development Mechanism (CDM). Detta är en mycket tveksam metod som är fylld av osäkerheter. CDM behöver revideras i grunden, och tills detta har skett bör den endast användas med måtta och då under förutsättning att de allra högsta kraven – s.k. Gold Standard – uppfylls samt att de minskningar av utsläppen som projekten anses bidra till inte räknas av mot det nationella målet. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

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 s.k. biståndet. Därför är det orimligt att klimatbistånd tas från den ordinarie biståndsramen, vilket regeringen gör. Det ordinarie biståndet bör även i fortsättningen gå till fattigdomsbekämpning; utöver det krävs även klimatbistånd. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

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. Vi avvisar regeringens satsningar genom Världsbanken, t.ex. den beryktade Clean Technology Fund. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Fel! Okänt namn

8 Transporter

Transporter är en central del av samhället, men i sin nuvarande utformning är transportsektorn också den största och mest problematiska sektorn ur klimatsynpunkt. År 2005 stod transporterna för över 40 % av utsläppen av klimatpåverkande gaser i Sverige, inklusive utrikes flyg och sjöfart. När de utrikes transporterna och sjöfarten undantas – vilket klimatkonventionen och Kyoto-protokollet alltså gör – stod transporterna för ca 30 %. Utöver det faktum att transporter står för den största andelen utsläpp finns ett antal andra faktorer som talar för att vi bör fokusera på trafikens klimatpåverkan.

? Extremt oljeberoende

Transporterna är extremt beroende av fossila bränslen; andelen ligger på 96 %. Samtidigt är det rent tekniskt svårare att ersätta oljan i transportsektorn än i andra sektorer. El är i dagsläget inte en realistisk energibärare för de flesta vägfordon; elbilen har fortfarande begränsningar i räckvidd, och en eldriven lastbil är långt från verkligheten. För flyget finns eldrift inte ens på ritbordet.

? Trenden går åt fel håll

Utsläppen från transporterna fortsätter att öka, till skillnad från t.ex. bostadssektorn där Sverige har nått stora framgångar genom övergång till fjärrvärme och biobränslen, även om det finns mycket kvar att göra.

Sedan 1990 har utsläppen från vägtransporterna ökat med 12 %. I huvudsak är det lastbilar och flyg som står för hela ökningen. Under andra kvartalet 2008 var det uppmätta inrikes transportarbetet med lastbil det högsta någonsin. Under 2007 ökade utsläppen med nästan 2 %.

Svenskarnas flygresande står i dag för mellan 10 och 20 % av de totala klimatpåverkande utsläpp som kan relateras till den svenska befolkningen. Osäkerheten är stor eftersom flygets utsläpp av vattenånga och kväveoxider bidrar till klimatpåverkan. Den totala klimatpåverkan från flygets utsläpp uppskattas vara mellan 1,9 och fem gånger högre än den som orsakas av enbart koldioxiden.

Ser man enbart på koldioxiden så ökade de totala utsläppen av koldioxid för den sammanlagda inrikes- och utrikestrafiken med 6,5 % år 2007 jämfört med 2006. Inrikestrafikens koldioxidutsläpp minskade med ca 3 % jämfört med 2006 medan utrikestrafikens utsläpp ökade med drygt 9 %. Det är mycket positivt att inrikesflyget minskar och att allt fler tar tåget inom landet.

? Många synergieffekter med andra miljömål

En av de stora fördelarna med att minska klimatpåverkan från trafiken är att ett minskat oljeberoende löser flera andra miljöproblem samtidigt. Vägtransporterna påverkar möjligheten att uppfylla merparten av de nationella miljökvalitetsmålen och ett femtiotal av de drygt 70 delmålen. Det handlar t.ex. om att en minskad biltrafik ger bättre luft, i synnerhet i tätorter. Dessutom blir stadsmiljön mer attraktiv, och fler känner sig lockade av att cykla eller gå när

bullret och avgaserna minskar. Det bildas en positiv spiral där hälsa och miljö går hand i hand. Övergödning och försurning minskar också i och med lägre utsläpp av kväve.

8.1 Gröna investeringar som styr mot klimatmålen

Investeringar i infrastruktur och byggnader som görs i dag påverkar inte bara utvecklingen här och nu. De skapar förutsättningar för hur samhället och utsläppen utvecklas i årtionden framöver. Inte sällan handlar det om 50, kanske 100 år eller mer.

Vad vi gör nu har alltså betydelse på både kort och lång sikt. Om vi bygger motorvägar innebär det en satsning på lastbilar och bilism, även för våra barn och barnbarn. De kommer inte att ha någon realistisk möjlighet att göra ett annat val om de ärver en klimatförstörande infrastruktur av oss. När en väg är byggd så ligger den där. När man väl byggt en stad för biltrafik är det svårt att i efterhand förse den med en attraktiv kollektivtrafik. Därför är det avgörande att inte lägga en enda krona till på klimatförstörande investeringar. Det har redan gjorts tillräckligt många gånger då vi byggt in oss i fossilberoende energisystem och transporter.

8.1.1 Järnväg

Miljöpartiet de gröna vill på sikt fördubbla kapaciteten på järnvägen och i ett första steg öka den med 50 % till 2020. Det är en viktig del av att flytta över mer gods- och persontrafik från bil och lastbil till den klimatsmarta järnvägen. Miljöpartiet de gröna beräknar att planeringsramen för övriga spårinvesteringar under perioden 2010–2021 bör uppgå till totalt 188 miljarder kronor, vilket efter en upptrappning 2010 och 2011 innebär en investeringstakt 2012–2021 på 16 miljarder kronor per år. Av planeringsramen avsätts 20 miljarder kronor för statsbidrag till investeringar i byggande av spårvägar i större städer samt 8 miljarder kronor för statsbidrag till rullande materiel, dvs. tågagnar.

Miljöpartiet de gröna föreslår en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige för att successivt kunna göra inrikesflyget onödigt i södra Sverige. Utbyggnaden görs i kombination med en offensiv upprustning av det befintliga järnvägsnätet, både genom bättre underhåll och genom utbyggnad. Europakorridoren är samlingsnamnet på de föreslagna höghastighetsbanorna i Sverige.

Miljöpartiet de gröna anser att det skulle ha stor strategisk betydelse av flera skäl om man byggde Europakorridoren. De nuvarande järnvägarna från Stockholm till västra och södra Sverige, Västra och Södra stambanorna, är i dag nästan fullbelagda av dagens järnvägstrafik. Det finns som det är små möjligheter att lägga in fler persontåg under dagtid på banorna, och även kapaciteten för ytterligare godståg är starkt begränsad.

Ett viktigt syfte är att järnvägen ska kunna konkurrera ut flyget på berörda sträckor. De nya höghastighetsbanorna ska också via Danmark kopplas ihop med det europeiska höghastighetsnätet för att stärka järnvägens konkurrens-

Fel! Okänt namn på

kraft även för gränsöverskridande resor. Byggandet av Europakorridoren bör genomföras så snart som möjligt och finansieras genom lån i Riksgälden.

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. 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. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8.1.2 Spårvägar

Spårvägen har stora fördelar genom låg energiförbrukning, stor kapacitet och hög attraktivitet i stadsmiljön. I dag finns ca 350 spårvägssystem i världen. Inte minst har spårvägen fått en förnyad renässans i Europa. Frankrike har satsat stort på en utbyggnad av spårvägar för att minska problemen med trängsel och miljö i städerna; 17 nya spårvägar har byggts i Frankrike under perioden 1985–2007. Resultatet av utbyggnaden är oerhört positivt. Kollektivtrafikresandet har ökat, liksom attraktiviteten i stadsmiljön.

Det går att agera snabbt om den politiska viljan finns. I Lyon i Frankrike, som har mer än en miljon invånare, klarade man processen från beslut till färdigbyggt spår, på mindre än fyra år. I Malmö byggdes fyra spårvagnslinjer på ett och ett halvt år i början av 1900-talet. Vi borde inte vara sämre nu.

Miljöpartiet de gröna föreslår en stor satsning på utbyggnad av lokal spårtrafik i större städer den närmaste 15-årsperioden. Satsningen omfattar följande:

- ? Ett nytt statsbidrag till byggande av spårvägar införs med totalt 24 miljarder kronor under 15 år.
- ? En ny ansvarsfördelning där staten genom Banverket tar 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, höjs 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 att man anlägger spårvägar i åtta till tio större svenska städer. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8.1.3 Trådbuss och Bus Rapid Transport (BRT)

Trådbuss är ett bra sätt att öka kollektivtrafikens attraktivitet i mellanstora städer, där passagerarunderlaget och de ekonomiska resurserna för spårväg för små, eller som komplement till spårvägen i större städer.

Ännu en form av en relativt billig och effektiv investering för att höja kapaciteten i kollektivtrafiken är Bus Rapid Transport (BRT). BRT kan beskri-

vas som ett metrosystem i marknivå bestående av bussgator. Kapaciteten är hög, och kollektivtrafiken blir mer strukturerad än med vanlig busstrafik. Miljöpartiet de gröna anser att investeringar för BRT bör göras på lämpliga orter i Sverige.

Miljöpartiet de gröna anser vidare att det bör avsättas tolv miljarder kronor i Vägverkets budget under planeringsperioden 2010–2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. En del av dessa medel bör gå till investeringar i trådbuss och BRT. Vägverket bör vara drivande när det gäller att undersöka förutsättningarna för detta, samt i genomförandet, i samarbete med berörda kommuner och trafikhuvudmän.

8.1.4 Offensiv satsning på biogasfordon

Biogas från gödsel ger en minskning med så mycket som 180 %. Förklaringen är att man minskar utsläppen av metan och dikväveoxid genom att använda gödseln till biogas. Om fem av elva TWh djurgödsel rötas till biogas för att ersätta bensin skulle, enligt denna beräkning, Sverige kunna minska växthusgasutsläppen med motsvarande 2,5 miljoner ton koldioxid. Det motsvarar cirka en femtedel av utsläppen från svenska personbilar.

Miljöpartiet de gröna anser att man bör sätta upp ett nationellt mål om att minst tio TWh biogas ska produceras per år före 2015 samt att minst en biogasmack ska finnas i varje kommun senast 2020. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. 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.

Vi anser därför att regeringen bör skriva in i Jordbruksverkets regleringsbrev att de ska ändra sina föreskrifter så att biogasproduktion från gödsel tydligt gynnas framför andra användningsområden. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

För att få till stånd en riktigt kraftig ökning av mängden biogas som produceras i Sverige behövs en samordning av alla aktörer. Vi anser därför att ett biogassekretariat ska inrättas med syfte att få till stånd minst 100 storskaliga biogasfabriker i Sverige senast 2015. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Ett exempel på arbetsuppgifter som sekretariatet bör hantera är att inventera landets livsmedelsindustrier för att finna lämpliga biogaskällor samt inventera möjligheterna att öka biogasproduktionen och dess användning för drivmedel vid reningsverk. För att långsiktigt gynna biogas bör skatten på bensin och diesel höjas.

Sverige måste även arbeta aktivt i internationella sammanhang för att föra ut resultaten av biogassatsningen till framför allt andra Östersjöländer som ett sätt att minska övergödningen från jordbruk och reningsverk. Detta kräver bl.a. resurser för information och marknadsföring. Internationella åtgärder för att underlätta biogasproduktion bör även innefatta att omvandla EU:s jordbrukssubventioner så att de inriktas mer på biogasproduktion.

Fel! Okänt namn

8.2 Inte en krona till i klimatförstörande investeringar

Det räcker inte att enbart satsa på det som är klimatsmart, som kollektivtrafik, järnvägar och biogasfordon. För att åstadkomma en verklig förändring krävs att vi slutar investera i det som leder till ökade utsläpp, som flygplatser och nya motorvägar. Annars kommer de klimatsmarta investeringarna inte till sin rätt, och den totala klimatpåverkan fortsätter att öka.

Ett aktuellt exempel är den konflikt som just nu pågår kring utbyggnaden av en tredje landningsbana på Heathrow i London. Heathrow räknas som världens tredje mest trafikerade flygplats. Staden har redan fem stora flygplatser och att utöka kapaciteten ytterligare för flyget kommer att ge ökade klimatpåverkande utsläpp. Greenpeace har kontrat med att köpa in en del av marken som behövs för landningsbanan, till flygbolagens stora förtret. Motsvarande konflikter finns på många platser i Sverige. Det gäller allt från etableringen av externa köpcentrum och parkeringsplatser, som prioriteras framför bussar och cyklisterna, till storskaliga investeringar som motorvägar och flygplatser.

8.2.1 Moratorium för nya motorvägar

Det är ett erkänt faktum att nya motorvägar innebär att öka kapaciteten för vägtrafiken, vilket i sin tur ger ökade trafikflöden och större klimatpåverkan. Infrastrukturinvesteringar har en långsiktighet som överskrider mycket annat i politiken. Det som vi bestämmer oss för att bygga nu kommer med största säkerhet att finnas i många decennier framöver. Nya motorvägar är ett effektivt sätt att satsa mer på ett par av de transportslag som har störst klimatpåverkan – bilen och lastbilen.

Med den moderatledda regeringen satsas ungefär dubbelt så mycket pengar på vägar som järnvägar. Regeringen har alltså vänt på den fördelningsprincip som användes under förra mandatperioden som innebar att dubbelt så mycket pengar skulle gå till järnväg som till vägar, 2–1-principen. Över 71 järnvägssträckningar har lagts på is i brist på anslag.

Den moderatledda regeringens prioritering av väg framför järnväg äger rum under täckmanteln att vägar ger en större ”samhällsekonomisk vinst” än järnvägar. Beräkningarna har många svagheter, och det är tveksamt om samhällsekonomiska kalkyler för väg respektive järnväg över huvud taget går att jämföra då de delvis bygger på olika typer av metodik och underlag. Utöver det underskattar man behovet av att höja priset på koldioxid i framtiden. Kalkylerna bygger på prognoser om ökad trafik på vägarna, vilket resulterar i självuppfyllande profetior med ännu större satsningar på nya motorvägar som resultat. Miljöpartiet de gröna anser att regeringen inte bör investera mer i nya motorvägar som ökar kapaciteten för vägtrafiken och därmed leder till ökad klimatpåverkan. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8.2.2 Värna boendenära handel i stället för fler 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. 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. I både Danmark och Norge finns en restriktiv lagstiftning mot nyetablering av externa köpcentrum.

Miljöpartiet de gröna anser att ett moratorium för etablering av nya externa köpcentrum bör införas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8.3 Styr mot klimatmålen

8.3.1 Koldioxidskatt

I januari 1991 infördes koldioxidskatt på bensin i Sverige. Skattesatsen var 58 öre per liter. Tillsammans med bensinskatten (som sedermera döptes om till energiskatt) innebar detta att två tredjedelar av det priset vid bensinpumpen utgjordes av skatt. Under andra halvan av 1990-talet ökade skatteandelen till nära fyra femtedelar. Sedan dess har andelen sjunkit och utgjorde 2006 omkring 60 % av priset.

Bensinskatten är det hittills enskilt viktigaste styrmedlet för att minska klimatpåverkan. Enligt professor Thomas Sterner är världens utsläpp av koldioxid fem procent lägre tack vare Europas bensinskatte. Italien, med en av de högsta bensinskatterna i Europa, har en låg förbrukning av bensin per person i jämförelse med andra länder. För USA gäller det motsatta sambandet; låga bensinpriser leder till stor bensinkonsumtion per person.

Det finns en föreställning om att en höjd koldioxidskatt, med höjda bensinpriser, skulle slå ut välfärden. Men redan nu har Europa mycket högre bränslepriser än USA, och vi har minst lika god välfärd. Snarare är det så att vi i dagsläget gynnas av att ha en industri och ett samhälle som anpassat sig efter en mer effektiv användning av energin än den amerikanska, tack vare energi- och koldioxidskatter. USA:s väg till hållbarhet är ännu längre och krokigare än den europeiska.

Det bästa sättet att öka resandet med kollektivtrafik är att göra det dyrare att åka bil. Om det inte är tillräckligt dyrt att åka bil och om inte stora satsningar görs på kollektivtrafiken riskerar man ett politiskt misslyckande, eftersom tillräckligt många bilister inte lockas över till kollektivtrafiken.

Det behövs ett högt och ständigt stigande pris på koldioxidutsläpp. För att hålla omvandlingsstrycket uppe i samhället och för att ge tydliga signaler om att en fortsatt klimatomställning är prioriterad, föreslog Miljöpartiet de gröna

Fel! Okänt namn på

i den senaste budgetmotionen att koldioxidskatten höjs med 15 öre 2009, 30 öre 2010 och 15 öre 2011.

De myndigheter som ska övervaka klimatmålen bör få uppdraget att löpande och årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå klimatmålen och föreslå lämpliga justeringar och eventuellt nya åtgärder om målen inte ser ut att nås. När skattenivåer förändras måste andra hänsyn också tas, men en uppföljning enligt ovan utgör ett bra beslutsunderlag för riksdagen och möjliggör större måluppfyllelse.

8.3.2 Kilometerskatt

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. Även EU har föreslagit att lastbilstransporternas prissättning i högre grad ska spegla deras kostnader och att detta kan göras genom exempelvis s.k. kilometerskatt. Ett flertal länder inom EU har infört eller beslutat att införa sådana system. Bland dessa finns Tyskland, Schweiz, Tjeckien, Österrike, Nederländerna, Frankrike och Storbritannien.

Att införa kilometerskatten i Sverige har blivit aktuellt sedan EU har klargjort att alla medlemsländer har möjlighet att införa sådana system. Frågan har utretts av ett flertal myndigheter, och systemet anses kunna vara ett effektivt sätt att öka internaliseringen av lastbilstrafikens samhällsekonomiska kostnader. Hur stor effekt en sådan åtgärd får beror på skattens utformning och vilka undantag som ges. Sika anser emellertid att en skatt i storleksordningen en krona per kilometer (genomsnitt) skulle leda till tio procents minskning av trafikarbetet med lastbil och att utsläppen av koldioxid skulle minska i motsvarande grad, 400 000 ton på årsbasis. Effekten på transportarbetet skulle bli betydligt mindre eftersom sektorn skulle effektiviseras.

Den förra regeringen aviserade att en sådan skatt skulle komma till 2010, men den nuvarande regeringen verkar passa i frågan. I Klimatberedningen var samtliga politiska partier överens om ett införande av kilometerskatt för tunga lastbilar senast 2011. Miljöpartiet de gröna anser att en kilometerskatt bör införas på tunga lastbilstransporter med en geografisk differentiering. Skatten bör uppgå till två kronor per kilometer och införas så snart ett system kan komma på plats.

8.3.3 Trängselavgifter och andra bilavgifter för bättre miljö och ökad kollektivtrafik

Ekonomiska styrmedel är bland de mest effektiva sätten att minska klimatpåverkan. Koldioxidskatten är i detta sammanhang det grundläggande redskapet. Utöver den behövs det en regional differentiering av styrmedlen så att de starkaste incitamenten för att åka mer kollektivt och ställa bilen hemma finns i städer och tätorter med tillgång till bra kollektivtrafik.

Potential enligt VV:s Klimatstrategi

VV Publ. 2004:102

År	samhälls- planering	reglering & ekonomiska styrmedel	infrastruktur och transportutbud	MM
2010	4%	67%	12%	17%
2020	14%	50%	24%	13%
2050	13%	33%	45%	8%

Trängselavgifter är ett exempel på styrmedel, ett effektivt verktyg som bör användas i alla de större städerna. Intäkterna kan i sin tur användas till satsningar på kollektivtrafiken. Att som med trängselavgifterna i Stockholm lägga pengarna på nya motorvägar är en katastrof ur klimatsynpunkt. Själva syftet att minska den totala miljöpåverkan förfelas, och städerna fortsätter att bygga in oss i klimatförstörande strukturer för 50, kanske 100 år framöver.

Det behövs en lagändring så att trängselavgifterna förvaltas regionalt. Beslut om användningen av intäkterna ska inte behöva gå via riksdagen. Den formella kontrollen över systemet och intäkterna måste därför föras ned till regional nivå.

I ett flertal andra länder finns exempel på hur avgifter används som finansiering till kollektivtrafiksatsningar. Den stora expansionen av spårvagnar i Frankrike har t.ex. finansierats via särskilda arbetsgivaravgifter som ska gå till investeringar i kollektivtrafik. I Norge kombineras en statlig satsning på kollektivtrafik med att man villkorar statligt investeringsstöd med att trängselavgifter för vägtrafiken införs. På så sätt blir utdelningen i form av minskad miljöpåverkan och trängsel betydligt större.

Vi anser att Vägverket bör ha en stödjande roll när det gäller att införa trängselavgifter i större städer, som en del i ett uppdrag att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet på bilens bekostnad. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8.4 Slopa felstyrande subventioner

8.4.1 Skattebefrielse för flyget

I dagsläget är flygbränslet helt befriat från koldioxidskatt och energiskatt. Det är orimligt med tanke på att flyget är mycket energikrävande och dessutom har en dubbel klimatpåverkan genom att utsläppen sker på hög höjd. Bara i

Fel! Okänt namn på

Sverige uppgår denna skattebefrielse för flyget till en subvention av ca 5 miljarder kronor per år. Skattebefrielsen gör flygtrafiken till en gökunge som får växa utan begränsningar och slipper möta samma priser som andra branscher.

En beskattning av flygbränslet är betydligt mer effektivt för att minska flygets klimatpåverkan än en inkludering i EU:s handelssystem med utsläppsrätter, på grund av det låga priset på dessa. Handel med utsläppsrätter kan dessutom tidigast vara på plats 2012–2013. Enligt FN:s klimatpanel måste trenden av ökade växthusgaser hejdas inom högst åtta till tio år.

Regeringen föreslår att flyget ska inkluderas i EU:s system med handel med utsläppsrätter. Det blir verkningslöst för klimatet och riskerar att hota industrin. Den tunga industrin och flyget kommer enligt Moderaternas förslag att ligga i samma kategori trots att dessa har helt olika konkurrenssituation och priskänslighet. Stora delar av industrin konkurrerar med länder som har bristfälliga klimatstyrmedel, medan transportsektorn inte konkurrerar med andra länder alls – en resa från Stockholm till Bryssel kan inte gärna ersättas med en resa från Peking till Tokyo, om det skulle visa sig vara billigare. Det innebär att transportsektorn i motsats till den energiintensiva industrin har goda möjligheter att föra över kostnadsökningar till konsumenterna, som hittills visat en hög betalningsvilja för flygtransporter. Detta medför att utsläppshandeln med dagens priser skulle ha högst begränsad effekt på flygets utsläpp, men däremot ta utsläppsrätter från den konkurrensutsatta industrin.

Regeringens förslag kommer antingen att hota industrin eller vara helt tandlöst när det gäller att minska klimatpåverkan från flyget. Miljöpartiet de grönas målsättning är att successivt göra inrikesflyget onödigt söder om Sundsvall frånsett Gotland senast 2020 genom en kraftig utbyggnad av järnvägen. För att nå målet krävs både en beskattning av flygbränsle och en utbyggnad av höghastighetståg. Samtidigt behövs även internationella åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan. Sverige bör vara pådrivande i EU, FN:s klimatförhandlingar och andra internationella forum för att flyget ska föras in i Kyotoavtalet och för att en internationell beskattning av flyget ska införas.

8.4.2 Flyget in i Kyotoavtalet

I de internationella klimatförhandlingarna ingår inte internationella bunkeroljor som utgör bränsle för både flyg och sjöfart. Det är katastrofalt att flyget, som är ett av de transportmedel som har störst klimatpåverkan och som dessutom ökar mest, helt saknar åtaganden genom Kyotoavtalet. Sverige ska vara pådrivande för att flyget förs in i de kommande åtagandeperioderna av Kyotoavtalet senast i Köpenhamn 2009. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8.4.3 Skatt på flygbränsle – internationellt, bilateralt och nationellt

? Internationellt

Sverige ska vara pådrivande för en beskattning av flygbränsle internationellt, både i FN:s klimatförhandlingar och i andra relevanta sammanhang. Det kräver att ICAO (International Civil Aviation Organization) omförhandlar den konvention som kräver att de avtalsslutande parterna levererar skattebefriat bränsle. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

? Bilateralt

Den 18 maj 2005 besökte Environmental Audit Committee från det brittiska parlamentet trafikutskottet och föreslog ett bilateralt avtal för en beskattning av flygbränslet mellan Sverige och Storbritannien. Det finns alltså 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 en beskattning av flygbränsle. Ytterligare bilaterala avtal med andra länder bör successivt utformas, samtidigt som Sverige verkar för en beskattning av flygbränsle på EU-nivå. Det vore också ett sätt att vara ett föredöme och driva på i EU. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

? Nationellt

Miljöpartiet de gröna drev under förra mandatperioden igenom en skatt på flygresor. Målet var att utforma skatten som en koldioxidskatt på flygbränsle. Av praktiska och juridiska skäl var detta inte möjligt att genomföra då. 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. Detta var Miljöpartiet de gröna väl medvetna om. Den var emellertid mycket bättre än ingen skatt alls. Fortfarande återstår problem för att kunna införa en skatt på flygbränsle. Vi föreslår att frågan fortsätter att utredas så att en klimatskatt baserad på flygets miljö- och klimatpåverkan kan införas snarast. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8.4.4 Slopa stödet för flygplatser och flygtrafik

Utöver skattebefrielsen för flygbränsle subventioneras flyget genom driftsbidrag till flygplatser och genom Rikstrafikens upphandling av flygresor. Miljöpartiet de gröna anser att båda dessa subventioner ska minskas successivt, parallellt med en offensiv satsning på järnvägen. Vi vill därför minska anslaget för driftsbidrag till icke statliga flygplatser. Orter med tåg- eller bussförbindelse till Stockholms Central på tre timmar eller kortare ska 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

Fel! Okänt namn på

resa på tåg är 25 kr för 2007, att jämföra med 444 kr för Rikstrafikens stöd per flygresor. 55 % av resenärerna på tåget är kvinnor, och 63 % av resenärerna i flygtrafiken är män. Tydligt är att regeringen ger avsevärt större bidrag till mäns klimatförstörande resor än till kvinnors klimatsmarta resor.

8.4.5 Gör reseavdrag avståndsberoende – inte bilberoende

Dagens reseavdrag gynnar arbetsresor med bil. Den del av avdraget som går till bilresor uppgår årligen till ca 5 miljarder kronor och används huvudsakligen av resenärer i och kring storstäder, där tillgången till kollektivtrafik i de flesta fall är god. Avdrag kan i dag göras på kostnader över 8 000 kr. Avdraget 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 faktisk kostnad.

Ett avdrag för resor stimulerar generellt sett resande och därmed indirekt stadsutglesning. Dagens system är dessutom svårt att kontrollera, och fusket är utbrett. Granskningar har visat att över hälften av reseavdragen varit felaktiga. Skattefelet på grund av felaktiga deklarationer uppskattas uppgå till över 3 miljarder kronor årligen och de förlorade skatteintäkterna till ca 1,4 miljarder kronor årligen. Miljöpartiet de gröna föreslår att reseavdraget blir avståndsberoende och oberoende av färdmedel. Regeringen bör återkomma med förslag om att förändra regelverket för reseavdraget så att det blir avståndsberoende och oberoende av färdmedel. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8.4.6 Avslå regeringens förslag om sänkt fordonsskatt på tunga lastbilar

Regeringen föreslår att fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar sänks till EU:s minimiskattenivåer fr.o.m. 1 januari 2011. Miljöpartiet de gröna ser ingen som helst anledning att ta bort fordonsskatten för tunga lastbilar, vilka är den främsta orsaken till att klimatpåverkan från trafiken i Sverige fortsätter att öka. Riksdagen bör därför avslå förslaget om att sänka fordonsskatten för tunga lastbilar till EU:s minimiskattenivå. I dag subventioneras lastbilstransporter genom fri tillgång till vägnätet, till skillnad från järnvägs-transporter som har banavgifter, och genom att lastbilstrafiken får fortsätta att växa på klimatets bekostnad genom avsaknad av kilometerskatt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8.4.7 Sjöfart

Klimatberedningen har föreslagit att ett krav på bästa möjliga teknik som en förutsättning för att bevilja sjöfartsstöd ska utredas. Miljöpartiet de gröna anser att en klimatfaktor ska finnas med som ett grundläggande villkor för att kunna få sjöfartsstöd. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om detta.

9 Energi och industri

9.1 Förnybara energikällor

Miljöpartiet de gröna vill göra det lätt och billigt för små elleverantörer att ansluta sig till elnätet och erbjuda producenter ett långsiktigt och pålitligt stöd för förnybar elproduktion. Vi anser därför att staten ska erbjuda nya leverantörer av el från exempelvis sol, vind, småskaliga kraftvärmeverk eller våge-energi ett fast pris under de första 15 åren de producerar el. Det fasta priset bör fastställas årsvis och gälla för de anläggningar som färdigställs under respektive år för de kommande 15 åren. Detta gör att vi gynnar vind, sol och våge-energi samtidigt som de får stabila villkor under en uppbyggnadsfas. På så sätt blir det enklare för producenterna att räkna hem investeringarna i den förnybara elproduktionen. Vattenkraft bör inte vara stödberättigat då effekterna på naturvärden ofta är orimligt stora för sådana anläggningar.

Vindkraft är en av framtidens energikällor i Sverige, och vindkraftskooperativ erbjuder vanliga människor en enkel och lättillgänglig möjlighet att investera i vindkraft för eget behov och samtidigt försäkra sig om miljövänlig el till en stabil kostnad i framtiden. Utvecklingen av vindkraftskooperativ har varit positiv både för ökningen av vindkraftsproduktionen i Sverige och för acceptansen för vindkraft som energikälla. I dag tillämpas en uttagsbeskattning av delägare i vindkraftskooperativ av Skatteverket som allvarligt försvårar möjligheterna att driva vindkraftskooperativ i Sverige. Skatten ska betalas på mellanskillnaden mellan kooperativets egna elpris och marknadspriset. Eftersom uttagsskatten minskar de ekonomiska fördelarna av att delta i ett vindkraftskooperativ riskerar fördelarna att bli för små för att investeringen ska vara intressant. Detta vill Miljöpartiet de gröna förändra.

9.2 Vattenkraft

Sverige tillhör de länder i världen som mest genomgripande har byggt ut vattenkraft i sina vattendrag. De sista kvarvarande strömmande vattendragen och deras unika miljö måste nu skyddas för att undvika att miljöer utarmas, arter slås ut och den biologiska mångfalden i Sverige begränsas. För att skydda vattenmiljön bör därför vattenkraft tas bort ur elcertifikatssystemet och ska inte kunna tilldelas nya elcertifikat. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

9.3 Kärnkraft

Kärnkraften är en ohållbar energikälla som har inbyggda problem i alla steg. För att kunna driva ett kärnkraftsverk krävs uran. Uranbrytning är i allra högsta grad en miljöskadlig verksamhet. Uranhalterna är ofta mindre än ett kilo per ton i själva malmen, och man behöver spränga bort mycket gråberg

Fel! Okänt namn på

för att komma åt den. Restprodukterna är radioaktiva och innehåller förutom radium och radon ofta giftiga tungmetaller.

I dag satsar gruvföretag stora pengar på prospektering efter uran i Sverige. De gör det i övertygelsen om att de kommer att hitta uran i mängder som går att utvinna kommersiellt, och att de då kan få tillstånd till uranbrytning. Det bästa sättet att hindra uranbrytning i Sverige är att fasa ut kärnkraften och minska beroendet av uran.

Kopplingen mellan kärnkraft och kärnvapen är stark. I princip alla länder som har kärnvapen har också civil kärnkraft. Indiens och Pakistans kärnvapenutveckling började genom att de fick stöd att utveckla egen kärnkraft. Sverige ska inte legitimera en fortsatt spridning av kärnteknik över världen, som kan användas för militära ändamål, genom att fortsätta vårt kärnkraftsberoende.

Även risken för terrorhandlingar gör kärnkraften sårbar. Det använda kärnbränslet är bland de farligaste ämnen mänskligheten känner till och måste förvaras avskilt från allt liv i hundratusentals år. Hur detta ska göras är ett problem som inte är löst någonstans i världen.

Vi i Sverige, som har mest kärnkraft per capita i hela världen, tar på oss ett tungt ansvar om vi som land fortsätter att bygga ut och legitimera denna energikälla. Om kärnkraften expanderar kraftigt kommer upparbetning, bridreaktorer och en omfattande hantering av plutonium åter att aktualiseras. Dagens reaktorer använder uran så ineffektivt att uranresurserna inte räcker för en kraftig expansion. Bridreaktorer kan använda uranet 60–80 gånger mer effektivt men är farligare och dyrare än konventionell kärnkraft. De kräver också att plutonet skiljs ut från det använda bränslet, en mycket farlig process, och att det transporteras till andra reaktorer. Sex kilo plutonium räckte för att förinta Nagasaki 1945, och det går att bygga en bomb med mindre plutonium än så, kanske så liten som en tennisboll. För att hindra att radioaktivt material sprids och kan användas för terrorhandlingar måste kärnkraften minska globalt.

Miljöpartiet de gröna vill avveckla kärnkraften så fort som möjligt och förbättra säkerheten under den tid reaktorerna är i drift. Vi anser, tillsammans med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, att kärnkraften successivt ska fasas ut med hänsyn till sysselsättning och välfärd och i den takt kärnkraftselen kan ersättas med el från förnybara källor samt energieffektivisering. En prövning måste därför göras varje mandatperiod. Vi är också överens om att i regeringsställning inte medverka till att uranbrytning startas i Sverige.

9.4 Torv

Torv är att betrakta som ett fossilt bränsle och bör inte användas i det svenska energisystemet. Även torven bör därför tas bort ur certifikatssystemet. Regeringen vill att Sverige ska verka för att IPCC och EU ändrar sina regelverk för att underlätta för torvanvändning. Vi anser inte att det finns någon anledning att slösa bort Sveriges förhandlingsresurser på klimatområdet för att öka torvanvändningen. Alla resurser behövs för att förbereda för ett bra internationellt

klimatavtal i klimatförhandlingarna i Köpenhamn. Miljöpartiet de gröna anser att torven även fortsättningsvis bör betraktas som en fossil energikälla. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

9.5 Vattenfall

Vattenfall tilldelades i 1997 års energipolitiska beslut en strategisk roll för omställningen av det svenska energisystemet. Detta har inte styrt Vattenfall alls, utan tvärtom har Vattenfall hundrafaldigt sina koldioxidutsläpp och även ökat sitt kärnkraftsinnehav i Tyskland. Genom program för livstidsförlängning och effekthöjning har bolaget klart markerat att man inte vill avveckla kärnkraften. Tvärtom har man deklarerat att man vill bygga nya kärnkraftverk i Sverige och andra länder.

Riksdagen och Riksrevisionen har vid flera tillfällen kritiserat regeringen för bristande styrning av Vattenfall. Vi anser att regeringens ägardirektiv till Vattenfall tydligt ska klargöra att bolaget i alla sina verksamheter och dotterbolag ska minska sina utsläpp kontinuerligt, ta fram en plan för att avveckla kolkraften och rikta sina investeringar helt mot förnybar energi. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

10 Bostäder

10.1 Ett nytt energimål för bostäder

En ökad energieffektivisering i bostäder är ett viktigt område i Miljöpartiet de grönas klimatpolitik. Bostadssektorn står i dag för en dryg tredjedel av Sveriges energianvändning. För att minska bostädernas energianvändning rejält måste både nybyggda och befintliga bostäder bli avsevärt mer energieffektiva. Därför behöver stora energibesparande åtgärder vidtas i hela bostadsbeståndet under de kommande åren.

Flera åtgärder har hittills bidragit till att minska energianvändningen, men utvecklingen går för långsamt och det är osäkert om energimålen hinner uppfyllas i tid. Trots att det har skett en energieffektivisering under de senaste 30 åren har den totala energianvändningen i bostadssektorn legat på en i stort sett oförändrad nivå.

Oberoende bedömningar visar att det går att spara runt 40 TWh energi i bostadssektorn, vilket motsvarar nästan hälften av den energi som används till uppvärmning och varmvatten i bostäder och lokaler. Flera lyckade renoveringsprojekt har visat att det är möjligt att uppnå en halvering eller mer av energianvändningen genom enkla tekniska åtgärder, och det finns en stor potential att åstadkomma betydande energibesparingar.

Framför allt de bostäder som byggdes inom miljonprogrammet står inför omfattande renoveringar. Många av husen har dålig energiprestanda, och här finns en unik chans att nå en snabb och kostnadseffektiv minskning av ener-

Fel! Okänt namn på

gianvändningen. Vi måste också se till att samtidigt stimulera en ökad användning av förnybar energi från solfångare, solceller och vindkraft. Men om inget görs nu kommer det snart att vara för sent. För att drastiskt minska bostadssektorns energianvändning behövs en tydligare politisk riktning och effektiva styrmedel, men den borgerliga regeringen har inte visat någon handlingskraft i frågan.

Miljöpartiet de gröna föreslår att ett nytt mål om energieffektivisering i bostadssektorn formuleras. Målet ska utgå från den totala energianvändningen för uppvärmning av varmvatten och kylbehov och inte som i dag vara relaterat till uppvärmd yta. Målet utgår från maximal bedömd ekonomisk potential (ca 40 TWh minskning) och innebär en halvering av energianvändningen inom sektorn till 2050. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

10.2 Ny politik för att nå målet om halverad energianvändning i bostadssektorn

Nya styrmedel behövs för att vässa politiken och skapa möjligheter för att nå den fulla potentialen när det gäller att spara energi i bostadssektorn.

10.2.1 Ett nytt investeringsstöd för energieffektiviseringar

Ett nytt investeringsstöd för energieffektiviseringsåtgärder i bostäder införs. Syftet med stödet är att uppmuntra till lönsamma åtgärder samt att ersätta merkostnader i samband med renovering. Det är utformat så att stora besparingar ger högre investeringsstöd. Stödet har lika villkor för både småhus och flerbostadshus och är neutralt i förhållande till vilka åtgärder som genomförs. Det utdelas med 2,5 kr per sparad kilowattimme.

Stödet är dimensionerat för att räcka till ungefär 50 000 lägenheter per år och omfattar en ram om 1 miljard kronor per år. Ramen om 1 miljard kronor prövas årligen. Om det visar sig att behoven är större och renoveringstakten kan hållas högre kan ramen utökas. Stödet löper över tio år i ett första steg, och en utvärdering sker efter fem år. Det söks från Boverket. För att få stödet måste fastigheten vara energideklarerad. Det kan kombineras med det föreslagna nya stödet för fördjupad utvärdering och miljöutredning som beskrivs nedan, men däremot inte kombineras med andra investeringsstöd som syftar till energieffektivisering. Det kan maximalt utgöra 50 % av kostnaden för de åtgärder som vidtas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

10.2.2 Nytt krav på energihushållning vid renovering och nybyggnation

Ett nytt krav om energihushållning i samband med ombyggnation och ändringsåtgärder (omfattande renovering) införs. Kravet innebär att energieffektiviseringsåtgärder måste genomföras så att byggnaden efter ombyggnation når ned till 110 kilowattimmar per kvadratmeter (kWh/kvm) eller minst 40 %

lägre energiförbrukning. Kravet utvärderas efter fem år och sänks därefter grundat på de resultat som uppnåtts i samband med de renoveringar som genomförts.

Vi föreslår en skärpning av nybyggnadsnormen. Från och med 2007 gäller 110 kWh/kvm som maximal gräns för energiförbrukning för värme, fastighetsel och varmvatten i nybyggda bostäder. Redan i dag finns dock teknik och kunskap för att bygga betydligt mer energisnålt. Från och med 2009 sänks därför nybyggnadsnormen till 90 kWh/kvm för nybyggnation, och en ytterligare sänkning till 70 kWh/kvm genomförs fr.o.m. 2012. Parallellt med detta genomförs en översyn av kraven med utgångspunkt i att dessa ska omformuleras till att gälla tillförd primärenergi i stället för som i dag för köpt energi. Även kraven som gäller för eluppvärmda hus skärps på motsvarande sätt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

10.2.3 Krav på individuell mätning och debitering av varmvatten

Omkring 1 % av lägenheterna i Sverige har i dag individuell mätning av varmvatten. Utvecklingen de senaste åren har dock varit snabb, och antalet lägenheter med individuell mätning ökar. Den snabba ökningstakten beror bl.a. på utvecklingen av enklare metoder för mätning och överföring av data.

Ungefär 27 TWh energi används i dag för värme och varmvatten i flerbostadshus. Av dessa går ungefär 30 % till uppvärmning av varmvatten. De uppskattningar som finns pekar på att individuell mätning av varmvatten minskar varmvattensförbrukningen med 15–30 %, vilket gör att ungefär 1–2 TWh är en rimlig uppskattning på energibesparingen till följd av individuell mätning och debitering.

Då det i dag finns teknik som är enkel och lättillgänglig föreslår vi att ett nytt krav på individuell mätning och debitering av varmvatten införs. Kravet ska gälla både vid ombyggnation och i samband med nybyggnation. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

10.2.4 Främjande av förnybara energikällor i bostäder – solvärmeutbyggnad

För att främja förnybara energikällor i bostäder föreslår vi ett fortsatt och utökat stöd till installation av solvärme i bostäder. Det finns i dag 200 000 kvm glasade solfångare i Sverige, varav ca 25 000 kvm installerades 2006. Installationerna ersätter 60–80 GWh/år. Från 2000 finns ett statligt bidrag till installation av solvärme i småhus, flerbostadshus och bostadsanknutna lokaler. Bidrag ges till installation av solvärme för tappvatten och/eller uppvärmning och för installation av solvärme vid konvertering från olja till el. Stödet är ram begränsat, och bidragets storlek bestäms utifrån solfångarens beräknade energiproduktion med ett belopp av 2,50 kr/kWh och år. Bidraget får vara högst 25 % av installationskostnaderna och uppgå till maximalt 5 000 kr per lägenhet i flerbostadshus och 7 500 kr per lägenhet i småhus.

Hittills har totalt 76 miljoner kronor beviljats. Drygt 90 % av det utbetalade beloppet har gått till småhus. Enligt en utvärdering från Energimyndigheten (2006) leder bidragets utformning till en begränsning av solfångarens

Fel! Okänt namn på

area, vilket i praktiken gör att stödet mest utnyttjats av småhusägare, medan försäljningen av större solfångarsystem har minskat.

Vi föreslår att stödet finns kvar och att ramen utökas samt att stödet samtidigt utvidgas till att också gälla storskaliga anläggningar och anläggningar som inte byggs på tak. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

11 Jordbruk

Miljöpartiet de gröna vill att Sveriges jordbruk ska vara långsiktigt hållbart. Detta är nödvändigt för att hejda klimatförändringen och för att rädda Östersjön. Jordbruket är en stor källa till klimatstörande gaser. De huvudsakliga utsläppen är

- ? lustgas (N₂O), från brukande av åkermark och gödselhantering
- ? metan (CH₄), från husdjurens (främst idisslarnas) foderspjäлкning och gödselhantering
- ? koldioxid (CO₂), från insatser av fossil energi och bortodling av organogena jordar (jordar med hög halt organiskt mullmaterial).

Utsläppen av lustgas och metan från jordbruket följer delvis komplexa biologisk-kemiska processer som kräver ytterligare forskning för att klarläggas. Miljöpartiet de gröna anser att detta bör vara ett prioriterat ämne för klimatforskningen. Regeringen bör därför tillsätta en utredning som klargör jordbrukets påverkan på klimatet. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Minskad köttkonsumtion är ett annat viktigt sätt att minska miljöpåverkan från jordbruket. En mer vegetabilisk föda är mer energieffektiv (längre ned i näringskedjan) och bidrar inte med metangasutsläpp från djurens foderspjäлкning. Dessutom går det åt mycket mer mark för att producera köttprotein än motsvarande mängd vegetabiliskt protein. Att djurhållningen och därmed köttproduktionen minskar är i linje med den globala nödvändigheten att minska köttproduktionen och öka vegetabilieproduktionen för att klara livsmedelsförsörjningen för världens växande befolkning. Miljöpartiet de gröna anser att produktionen av kött bör minska.

Samtidigt som det alltså finns växthusgasreducerande åtgärder att sätta in är det också viktigt att inse att själva jordbruket i sig alltid kommer att innebära påfrestningar på ekosystemen och att det i flera av åtgärderna inryms målkonflikter. Till exempel kan mindre svensk köttproduktion innebära färre naturbetesmarker.

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 fanns på dagordningen, eller i alla fall inte hade samma akuta karaktär som i dag. Därför har de ibland negativa klimateffekter och behöver granskas. Miljöpartiet de gröna anser att alla stöd som finns inom jordbruksproduktionen bör granskas ur ett klimatpå-

verkande perspektiv. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Jordbearbetning, skörd, torkning m.m. kräver dock insatser av energi även i det ekologiska jordbruket. Mot denna bakgrund är det viktigt att stödja en utveckling där jordbruket kan producera klimatneutral energi för sitt eget energibehov och till användning i transportsektorn. Etanolproduktion och olika typer av rapsbaserade bränslen tjänar som viktiga steg på vägen.

Biogasen är dock i dagsläget allra mest intressant, och under trafikavsnittet i denna motion föreslår Miljöpartiet de gröna en offensiv satsning på utbyggnad av biogasen i Sverige. I det sammanhanget är det av stor vikt att gårdsproduktionen av biogas främjas.

12 Sårbarhet

Klimatförändringarna har redan börjat, och hur drastiskt vi än minskar utsläppen kommer en viss temperaturökning att äga rum. Det kommer att få konsekvenser i form av ökad sårbarhet för översvämningar, ras, skred och stormar. Ett exempel är översvämningen 2000 i Arvika. Samhället behöver förbereda sig för dessa förändringar parallellt med ett offensivt arbete för att minska utsläppen av växthusgaser.

Den ökade översvämningsrisken drabbar framför allt bebyggelse, vägar och järnvägar. Dricksvattenförsörjningen riskerar att slås ut. Uppskattningsvis över 200 000 byggnader ligger i områden där ras- och skredrisken ökar.

Klimatförändringarnas effekter för den enskilde är en fråga för hela samhället. Inte minst eftersom försäkringsbolagen successivt kommer att minska sitt ansvar i takt med att effekterna blir alltmer förutsägbara. Därmed ökar kraven på att det offentliga ska ta ett större ansvar. Om inte samhället axlar detta ansvar finns det risk för att enskilda medborgare kommer att råka illa ut, både genom skador på egendom och i värsta fall olyckor, t.ex. genom ras och skred.

I dagsläget är frågan om att säkra Sverige gentemot kommande klimatförändringar en Svarte Petter. Många vet om problemet, men ingen tar det övergripande ansvaret. Vår avsikt är att fördela ansvaret, i första hand mellan kommun och stat.

Klimatförändringarna gör att stressen för redan hårt påfrestade ekosystem ökar. De ekosystem som i dag är svaga eller på väg att rubbas på grund av hög exploatering kommer att drabbas ännu hårdare vid kommande klimatförändringar. Arter som har det svårt redan i dag på grund av att deras livsmiljöer blir alltmer sällsynta kommer att få det ännu svårare att klara sig i ett förändrat klimat.

En av anledningarna till att samhället drabbas hårt vid översvämningar och stormar är att naturens egen förmåga att hantera kriser minskat successivt. Våtmarker har dikats ut och skogar kalhuggits och ersatts med träd av samma art och i samma ålder. När stormen Gudrun drog fram drabbades framför allt de planterade granskogarna, medan skadorna i naturreservat blev mycket

Fel! Okänt namn på

mindre. En blandad och olikåldrig skog har större förmåga att hantera kriser, s.k. resiliens.

En avgörande faktor vid översvämningar är markens förmåga att infiltrera vatten. Ju mer asfalterade ytor och ju färre våtmarker, desto sämre blir denna förmåga. Vattnet rinner vidare och ansamlas, i stället för att infiltreras i marken.

Det går att stärka naturens förmåga att hantera kriser genom aktivt arbete, vilket i sin tur ger minskad sårbarhet för mänskliga samhällen. Genom restaurering av våtmarker kan vattenflöden göras jämnare. Genom skogsbruk som premierar olikåldrig och artrik skog kan skador från stormar minska. Den biologiska mångfalden påverkas av klimatförändringarna, och klimatförändringarnas konsekvenser påverkas av den biologiska mångfalden. En aktiv politik för att minska sårbarheten innebär att arbeta enligt ovanstående för att slå vakt om och återupprätta ekosystemens resiliens, deras naturliga förmåga att hantera förändringar. Detta bör ges regeringen till känna.

12.1 Ansvar

Samtliga berörda sektorsmyndigheter bör få ett tydligt ansvar för anpassningen till ett ändrat klimat inom sitt eget ansvarsområde. Ansvaret omfattar både risken för extremhändelser och kontinuerliga klimatförändringar. I instruktionen för respektive myndighet bör införas att myndigheten ska initiera, stödja och följa upp arbetet med anpassning till klimatförändringar inom sitt verksamhetsområde. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap bör få ett utpekat huvudansvar för klimatanpassningsåtgärder i Sverige. SMHI, Naturvårdsverket, SGI och Boverket bör dessutom få ett uttalat ansvar att bistå länsstyrelserna i deras arbete med klimatanpassning. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Regeringen föreslår att Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) ska få ansvaret för att mot bakgrund av ett förändrat klimat möta framtida krav på insamling, analys och tillhandahållande av miljödata. Ansvaret för insamling av miljödata har hitintills legat på Naturvårdsverket (SNV). SNV har sedan i mån av behov lagt ut förfrågningar om kunskap som olika lärosäten fått möjlighet att tillgodose. Varför ansvaret ska flyttas från SNV framgår inte. Det framgår inte heller varför SLU skulle vara lämpligare än andra lärosäten att ta huvudansvar för miljöanalys. Rimligen kan de olika lärosätenas respektive kompetenser bäst tas till vara om SNV även fortsättningsvis har huvudansvaret för att ta in den kompetens som behövs för att tillhandahålla sakligt underlag för miljöanalys. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

12.2 Investeringsanslag

Miljöpartiet de gröna föreslår ett anslag på 500 miljoner kronor 2009–2011 till investeringar för skydd mot naturolyckor med syfte att minska sårbarheten för extrema väderhändelser och långsiktiga klimatförändringar. Anslaget

ligger på Försvarsdepartementets budget och kommer att handhas av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Anslaget är fördelat med 100 miljoner kronor under 2009 och 200 miljoner kronor under 2010 respektive 2011. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

De åtgärder som skulle finansieras med det nya investeringsanslaget är först och främst åtgärder för att förhindra översvämning av Vänern och Mälaren. Länsstyrelserna bör fungera som uppsamlade instanser för eventuella projekt och förmedlare av förslag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

För att kunna bedöma kostnaderna för åtgärder i Vänern krävs fördjupade undersökningar, som i sig beräknas kosta 100 miljoner kronor. För att öka avtappningen av Mälaren behövs åtgärder för att öka utskovet genom Södertälje sluss samt slussen vid Söderström i Stockholm. Klimat- och sårbarhetsutredningen bedömer att kostnaderna kommer att uppgå till sammanlagt ca 650 miljoner kronor, varav 150 miljoner kronor för åtgärder vid Södertälje sluss. Åtgärderna vid Södertälje, som kan genomföras relativt snart, bör prioriteras för att inte riskera en översvämning med stora konsekvenser i Stockholm. Dessa behöver därför finansieras under de närmaste åren.

12.3 Klimat- och sårbarhetsplaner

Trots ökad sårbarhet fortsätter många kommuner att bevilja bygglov på tomter som riskerar att översvämmas. Kommunerna måste börja planera utifrån de kommande klimatförändringarna samtidigt som de arbetar för att minska klimatpåverkande utsläpp i kommunen. Vi föreslår därför att plan- och bygglagen skärps med krav på att kommunerna ska upprätta klimat- och sårbarhetsplaner. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Kommunala klimat- och sårbarhetsplaner ska ta ett helhetsgrepp på klimatfrågan, både genom att titta på förebyggande åtgärder för att minska riskerna vid kommande klimatförändringar och genom att minska sin egen klimatpåverkan. Att kombinera dessa två aspekter lämpar sig väl eftersom det till stor del handlar om samhällsplanering, där man t.ex. i nybyggnation av bostäder både kan planera för minskad klimatpåverkan och minskad sårbarhet.

Ett av klimat- och sårbarhetsutredningens tyngsta förslag är att fördubbla preskriptionstiden för när kommuner ska ta ansvar för skador till följd av att kommunen inte tillräckligt beaktat riskerna för översvämningar, ras, skred och erosion. Regeringen föreslår ingen förändring. De rödgröna partierna stöder utredningens förslag så att kommunens ansvar för detaljplaner och bygglov utökas till 20 år vad gäller skadeståndsansvar för översvämning, ras, skred och erosion gentemot enskilda och företag.

12.4 Vattendomar

En utredning bör genomföras för att analysera behovet av omprövningar av vattendomar med tanke på klimatförändringar. Detta bör riksdagen ge rege-

Fel! Okänt namn på

ringen till känna som sin mening. Utredningen bör se över lagstiftningen kring vattenverksamhet i sin helhet och särskilt föreslå förändringar som underlättar omprövningar med hänsyn till översvänningsrisker och markavvattning. Utredningen bör även behandla tillstånds- och ägarlösa dammar.

Stockholm den 1 april 2009

Maria Wetterstrand (mp)

Peter Eriksson (mp)

Karin Svensson Smith (mp)

Bodil Ceballos (mp)

Tina Ehn (mp)

Ulf Holm (mp)

Mehmet Kaplan (mp)

Jan Lindholm (mp)

Mats Pertoft (mp)

Peter Rådberg (mp)

Per Bolund (mp)

Max Andersson (mp)

Esabelle Dingizian (mp)

Gunvor G Ericson (mp)

Mikael Johansson (mp)

Helena Leander (mp)

Thomas Nihlén (mp)

Lage Rahm (mp)

Mikaela Valtersson (mp)