

## Motion till riksdagen 2008/09:Sk352

av **Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar**  
(s)

# Framtiden är möjlig – ett stopp för fossila bränslen

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för ett stopp för nybilsförsäljning av bilar som drivs med fossila bränslen.<sup>1</sup>
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd bensinskatt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trängselskatter bör införas i Göteborg och Malmö, för finansiering av utbyggd kollektivtrafik.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela bilparken inom offentlig regi ska drivas med förnybart bränsle.<sup>1</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kilometerskatt bör införas snarast för kommersiella transporter som drivs med fossila bränslen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lagstiftning om kravet på att tillhandahålla förnybara bränslen på alla mackar.<sup>1</sup>
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konverteringsstöd och skattesubventioner för ekonomiskt hållbar omställning till förnybara bränslen.<sup>1</sup>
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela transportsektorn ska omfattas av EU:s handel med utsläppsrättigheter.<sup>1</sup>

**Fel! Okänt namn på**

<sup>1</sup> Yrkandena 1, 4 och 6-8 hänvisade till TU.

## Transporterna akilleshälen i svensk miljöpolitik

Den globala uppvärmningen är vår tids ödesfråga. Trots bred enighet inom forskarkretsar och trots en folklig opinion kring behovet av att vidta åtgärder tas inte de avgörande besluten för att förhindra den globala uppvärmningen. Transportsektorns del av utsläppen tillåts växa och åter till stor del uppminskningen inom andra sektorer. Socialdemokraterna vill hävda att de stora besluten får stå tillbaka på grund av den svenska regeringens undfallenhet gentemot det faktum att problemen inom transportsektor lämpas över på kommande generationer. Det är troligt att ingen större förändring inom transportsektor kommer att ske tills den dag då den ekonomiska verkligheten tvingar privatbilister och företag att ställa om till ett mer gynnsamt miljömässigt uthålligt färd sätt. Om en bilresa Stockholm–Göteborg kostar cirka 500 kronor i drivmedelskostnader och en tågresor kostar cirka 700 kronor (båda exemplen beräknat kostnaden på en person) kommer en stor del av transporterna ske med bil. Om det dessutom faller sig så att såväl flygresor som bilresor är billigare än tåget, kommer än fler att välja de för miljön ohållbara färd sätten. Det faller sig orealistiskt att tro att vi kan pressa priset på tågresor, det handlar därför om att i högre grad se till att de olika färd sätten bär sina egna kostnader. Det handlar med andra ord om kraftiga höjningar av bensinskatten, koldioxidskatten, försök med trängselavgifter i Göteborg och Malmö, en kilometerbeskattning, att transportsektor omfattas av handeln med utsläppsrätter samt om bättre villkor för förnyelsebara bränslen, konverteringsstöd och tydligare lagstiftning.

## Transportsektorns miljöpåverkan

Det nationella klimatmålet föreskriver en sänkning av de svenska utsläppen av växthusgaser med 4 procent till år 2012. Samtidigt går utvecklingen gällande transportsektor i motsatt riktning. Fram till år 2010 beräknas en ökning av motsvarande 14 procent koldioxid sedan mätperioden från 1990. Detta innebär i sin tur att transportsektorns del av utsläppen ökar med drygt 1 procent per år. Det är med andra ord i transportsektor som utvecklingen går åt fel håll. Den svenska regeringen är oförmögen att ta de stora besluten som krävs för en hållbar utveckling. Med en omfattande ökning av utsläppen inom transportsektor riskerar hela minskningen i andra sektorer att ätas upp. Redan nu har SIK (Statens institut för kommunikationsanalys) räknat bort förhoppningen om att transportsektor ska stabilisera sina utsläpp på 1990 års nivåer. Man arbetar i stället med hypotesen att det kan vara möjligt att nå en ökning på ”enbart” 10 procent jämfört med 1990 års nivåer. Som progressiva miljövännare är inte en ökning acceptabel, då ska det ändå poneras att stora insatser även krävs för att nå målet om endast en 10-procentig ökning. För att nå målet om en stabiliserad utsläppsnivå på 1990 års nivåer krävs en skatte-

## Fel! Okänt namn på

höjning motsvarande 5 kronor litern på bensin samt kraftfulla insatser när det gäller trängselskatter i de tre storstäderna.

Dessa beslut är den svenska regeringen oförmögen att ta. Inte ens den så kallade målsättningen om endast en 10-procentig ökning verkar den svenska regeringen vara villig att tillgodose. För att nå denna relativt låga målsättning krävs styrmedel motsvarande skattehöjningar på ett par kronor litern samt insatser rörande höjning av koldioxidskatten m.m. Styrmedel som exempelvis handel med utsläppsrätter omfattar idag inte transportsektorn, vilket än tydligare visar politikens undfallenhet gällande reglering av transportsektorn. Än mer deprimerande blir läget när man ser att energieffektiviseringen av tunga lastbilar och bussar i stor utsträckning har avstannat från början av 1990-talet. Detta beror framförallt på att kostnaden för transporter enbart omfattar någon procent av den totala kostnaden på slutprodukten. Vägverkets prognos för perioden 1997 till 2010 pekar på en tillväxt av lastbilstrafiken med närmare 40 procent.

Även etableringen av allt fler köpcentrum bidrar till en ökning av transporter samt effekten av att fler människor ser behovet av egen bil som fundamentalt. I Norge har man en betydligt mer progressiv och framtidsinriktad regering. Det ledande Arbeiderpartiet beslutade nyligen att Norge ska vara klimatneutralt fram till år 2050. Den norska regeringen har även diskuterat möjligheten att införa ett förbud mot nyförsäljning av bensindrivna bilar någonstans åren 2015–2020. Liknande förslag har tidigare även diskuterats i delstaten Kalifornien. Inom socialdemokratin drar vi slutsatsen att energieffektivisering av fastigheter och inom industrisektorn har varit möjliga inte enbart tack vare en progressiv svensk miljöpolitik utan kanske framförallt på grund av att det inom dessa sektorer har funnits en politisk vilja tack vare det ekonomiskt gynnsamma i en sådan omställning. Inom transportsektorn handlar det om betydligt större ekonomiska eftergifter, det handlar om att transporter till stor del bär upp den ekonomiska tillväxten men även om att inskränkningar i bilåkande skulle få negativa opinionsmässiga effekter för de styrande partierna.

## Vårt förslag

Socialdemokraterna tror på en hållbar utveckling. Vi tror att klimatmålen uppfyllelse är av yttersta vikt för att nå ett hållbart samhälle. Det är även därför vi är kritiska till den svenska regeringens politik när det handlar om måluppfyllelse på transportsidan. Vi behöver minska de svenska utsläppen av växthusgaser med i storleksordningen 35–40 procent till 2030, och cirka 85 procent till 2050. Sverige måste gå före men när det handlar om transportsektorn ligger vi i bakvattnet. Inget land i Europa har en sådan förorenande bilpark som vi. Få länder har dessutom ett geografiskt utgångsläge som i så hög grad gör oss beroende av transporter. Det är därför socialdemokraterna vill se handling och presenterar härmed åtta konkreta förslag för att på allvar kunna nå klimatmålen och begränsa effekterna av den globala uppvärmningen. Ut-

gångspunkten är att vi måste bryta oljeberoendet till år 2020 även på transportsidan. Övertygelsen bygger på en insikt i effekterna för kommande generationer och en förhoppning i att vi i Sverige har förmågan att gå före, vilket på sikt kommer att gynna vår konkurrenskraft.

## Förklaringar

När det handlar om bilparkens utformning tror vi att möjligheten till omställning är låg så länge de verkliga incitamenten saknas. Dels handlar det om en kraftig höjning av priset på miljöfarligt drivmedel för att på så sätt kunna skapa en miljömässigt fördelaktig prissättning. Dels handlar det om att kunna fondera de ökade skatteintäkterna för att genomföra klimatinvesteringar. Vi tror även att ett säljstopp om 10 år kommer att innebära en mer kraftfull ansats från bilindustrin när det gäller forskning och utveckling på drivmedelsområdet.

Även kilometerskatten tror vi skulle ha positiva effekter, införande av en kilometerskatt skulle exempelvis göra det möjligt att beskatta fordonen efter körsträcka och i det land där miljöpåverkan, vägslitage etc. verkligen sker. Införandet av en kilometerskatt är på intet sätt någon utopi, Schweiz, Tyskland och Österrike har redan infört liknande beskattning. Kollektivtrafikens andel av resandet inom storstäderna tros minska beroende på utökade och växande regioner. Detta i kombination med stora investeringsbehov inom kollektivtrafiken innebär att vi tror att träningskatter kommer att vara avgörande för finansiering och miljömässig prissättning i storstadsregionerna. Bilen var en frihetsrevolution, vi tror därför på bilen som konstruktion och på dess framtid, däremot är inte framtiden fossila bränslen.

Socialdemokraterna föreslår därför mångmiljardsatsningar på konverteringsstöd och skattesubventioner för att nå en socialt hållbar omställning av fordonsparken. Idag saknas möjligheten att kunna få tag i förnybara bränslen på ett stort antal platser i landet, vi tror därför på att snarast lagstifta kring skyldigheten att tillhandahålla förnybara bränslen. För att ytterligare snabba på processen i omställningen av fordonsparken föreslår socialdemokraterna att vi senast 2014 ska ha en bilpark i offentlig regi som enbart drivs på förnybara bränslen. Detta kommer att öka takten i produktionen av miljömässigt hållbara bilar, i god tid före säljstoppet år 2017. EU:s arbete med utsläppsrätter har många positiva inslag. Att priserna är för låga och att tilldelningen sker utan auktion har dock sina brister. Vi hoppas att man genom förändringar av dessa system samt att man lyfter in transportsektorn i handeln med utsläppsrätter ska kunna nå positiva klimateffekter.

Källor:

Sika (Statens institut för kommunikationsanalys)

Vägverket (klimatstrategi för transportsektorn)

Naturvårdsverket

Naturskyddsföreningen

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 2 oktober 2008

*Magdalena Streiffert (s)*

*Maryam Yazdanfar (s)*