

Motion till riksdagen 2016/17:1141

av **Mathias Tegnér (S)**

Om att minska utsläppen av växthusgaser

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av långsiktiga och kraftfulla åtgärder för att minska effekterna på klimatet och tillkännager detta för regeringen.

Inledning

Världen står inför en stor mänsklig och miljömässig katastrof på grund av jordens temperaturhöjning. Länges har det först en diskussion kring i vilken mån temperaturhöjningen är människoskapad, men under de senaste åren har de personer som ifrågasätter det faktum att temperaturhöjningen är människoskapad minskat.

Länges har debatten i till exempel USA präglats av skepsis mot att växthuseffekten är människoskapad. Även på andra sidan Atlanten verkar dock klimatet skifta, vilket bland annat har tagit sig i uttryck under den amerikanska valrörelsen. Som svar på att republikanska politiker ihärdigt sagt att de inte är forskare med syfte att inte behöva ta beslut kring den globala uppvärmningen har presidentkandidat Hillary Clinton bland annat sagt:

I'm not a scientist, I'm just a grandmother with two eyes and a brain.

Många insatser – ett mål

När världens länder träffades i Paris i december 2015 enades de om ett globalt klimatavtal. Avtalet stipulerar att den globala temperaturhöjningen skall hållas väl under 2 grader för industriell nivå med 1,5 grad som mål, vilket bland annat kan läsas i Artikel 2:1:a.¹

¹ Förenta Nationerna. Parisavtalet. (2015). S. 3.

I Parisavtalet åtog sig EU att minska sina utsläpp med 40 %, vilket är ett ambitiöst mål som kräver ett handfast agerande på många plan.² Under de närmaste åren kommer Sverige behöva ta snabba steg mot att minska och sedan helt ta bort våra utsläpp. Ett mål som nämnts i den offentliga debatten är att Sverige 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Om dylika mål ska kunna bli verklighet måste vi arbeta på alla fronter och därför är ett klimatpolitiskt ramverk ett första steg. Sverige måste arbeta efter konkreta utsläppsminskningmål för 2030 och 2040 för att kunna leva upp till att netto inte ha några utsläpp 2050.

Bred enighet – ett måste

En av Parisavtalets stora framgångar är den breda enigheten. Klimatfrågorna är alltför viktiga för att bli slagträn i den politiska vardagen. Därför är det glädjande att en av miljömålsberedningens förslag är ett klimatpolitiskt ramverk. Bland annat står det att läsa på regeringen.se:

Miljömålsberedningen föreslår i betänkandet ett samlat förslag till ett klimatpolitiskt ramverk. Ramverket består av ett långsiktigt mål för 2045 och en målbana med etapper för utsläppsminskningar på vägen.³

För att Sverige framgent ska kunna vara ett av länderna i framkant är det viktigt att bred enighet uppnås kring det klimatpolitiska ramverket. I en sådan process kommer alla partier tvingas kompromissa. Detta får dock inte innebära att framåtsyftande diskussioner kring nya åtgärder för att minska klimatutsläppen inte förs. En viktig framtidsfråga är hur vi kan utveckla utsläppsmålen från att inte bara mäta produktionsbaserade utsläpp, som är den rådande normen idag. Produktionsbaserade mål innebär att Sverige sätter mål för att minska utsläppen för saker som produceras inom landets gränser. Detta angreppssätt är i många avseenden logiskt, då dessa utsläpp är de som vi direkt kan påverka. Samtidigt är en brist med produktionsbaserade mål att vi inte mäter de totala utsläppen som är en konsekvens av svenskarnas konsumtion. I en globaliserad värld räknas således inte de utsläpp med som är en konsekvens av våra köp, som har producerats utanför landets gränser. Därför samtal föras kring hur vi i framtiden på något sätt kan komplettera dagens mål med någon form av konsumtionsbaserat mål.

Direktivet om utsläppshandel

Det inom EU rådande regelverket för handel med utsläppsrätter har både för- och nackdelar. En av fördelarna är att EU har skapat en relativt väl fungerande marknadsmekanism för utsläpp. En av nackdelarna är att minskningen av utsläppsrätter sker väldigt långsamt. Det nuvarande utsläppstaket kommer minska utsläppen med 20 procent, där 2005 är startår och året då utsläppshandeln infördes.

² <http://www.regeringen.se/sveriges-regering/miljo-och-energidepartementet/klimatmotet-cop21-i-paris/sveriges-syn-pa-det-nya-klimatavtalet/>

³ <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2016/03/miljomalsberedningen-foreslar-ett-klimatpolitiskt-ramverk-med-klimatmal-till-2045-och-en-klimatlag-som-reglerar-former-for-arbetet/>

Till saken hör också att ett överskott av utsläppsrätter har uppstått, vilket innebär att systemets effektivitet minskar och utsläppen minskas inte enligt plan.⁴ För att förbättra systemet och komma åt överskottet görs redan idag ett antal saker inom ramen för EU, men saker kan också göras i Sverige. Det är viktigt att se till att systemet är funktionellt och någonting medborgare förstår och litar på. Ett förslag som syns i debatten är att införa avdragsrätt för den som skrotar utsläppsrätter. Det skulle vara en möjlighet för att öka incitamenten att göra miljöinsatser och för medborgarna närma sig detta komplicerade system.

Transportsektorns utsläpp av växthusgaser

Många konsumenter är idag villiga att göra kloka och miljöriktiga val gällande transporter. Samtidigt är det inte alltid helt enkelt att göra rätt. En rimlig strategi i dessa frågor är att införa frivilliga åtgärder för att minska utsläppen, som sedan formaliseras och i framtiden eventuellt blir tvingande.

När det gäller drivmedel för personbilar är det synnerligen svårt att göra ett överlagt val, då både bensin och diesel saknar ursprungsmärkning vid inköp. Gröna Bilister har föreslagit en klimat- och ursprungsmärkning av drivmedel, som exempelvis skulle kunna likna den märkning som idag finns på elektroniska produkter, såsom kylskåp.⁵ Denna typ av märkning har länge diskuterats, men om ingen stat tar ledartröjan är risken stor att frågan drar ut på tiden och att flera olika märkningar i olika europeiska länder skapas. Detta skulle kunna införas samtidigt som en reduktionsplikt införs, där drivmedelsbolagen blir skyldiga att successivt öka andelen förnybara drivmedel i sin försäljning.

När det gäller utsläpp från flyget kan frivilliga åtgärder omfatta underlättande av klimatkompensation för konsumenter och frivillig finansiering av bioflygbränsle. Tvingande åtgärder skulle i framtiden kunna vara en passagerarskatt eller en utvidgad gemensam EU-lösning.

Jordbruk och matkonsumtion

Dagens livsmedelsproduktion är en bidragande orsak till den globala uppvärmningen. Framför allt djurhanteringen leder till mycket negativa konsekvenser för miljön. Lite generaliserande är animalisk produktion mer energikrävande och kräver större produktion av livsmedel för att motsvara mänsklighetens behov.

Djurhanteringen orsakar 14,5 procent av alla människoskapta växthusgaser, enligt siffror från FN-organet FAO (Food and Agricultural Organization of the United Nations).⁶ Det kan jämföras med utsläppen från flyget som står för mellan tre och sju procent av utsläppen av de växthusdrivande gaserna. Djurhanteringen orsakar med andra ord en stor del av de växthusdrivande gaserna i världen.

⁴ <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Utslappshandel/#>

⁵ <http://www.gronabilister.se/jagvillveta/hallbarhetsdeklaration>

⁶ Food and Agriculture Organization of the United Nation. Tackling Climate Change Through Livestock. 2013. S. 15.

Det är viktigt att klimatkonsekvenserna av vår kost är något som alla medborgare känner till. Redan idag görs mycket i Sveriges skolor, men mer kan säkert göras. Mycket tyder på att upplysta konsumenter redan idag väljer mat med lägre utsläpp av koldioxid. Om utsläppen tydligt framgick på förpackningen skulle effekten säkert bli ännu större. Att överväga en koldioxidmärkning skulle vara ett sätt att ge bättre förutsättningar för konsumenten att välja det som ger minst miljöpåverkan samtidigt som det ger en relativ fördel för lokala och regionala producenter.

Mathias Tegnér (S)