

Motion till riksdagen 2005/06: MJ414

av Lars Ohly m.fl. (v)

Klimatpolitik

1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning.....	1
2	Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3	Människan påverkar klimatet.....	2
4	Är människans klimatpåverkan vetenskapligt fastslaget?	3
5	Vilka förändringar ser vi nu?	3
6	Effekter av förändringarna	3
7	Risk för tröskeeffekter	4
8	Vems är ansvaret – och vad är nödvändigt?.....	4
9	Den svenska klimatstrategin ska utvecklas	5
10	Utgångspunkter för utvecklingen av den svenska klimatstrategin	5
10.1	Revidering av det svenska klimatmålet	5
10.2	Långsiktiga mål.....	6
10.3	KLIMP – klimatinvesteringsprogram.....	7
10.4	Skatteväxling.....	7
10.5	Sektorsmål.....	7
10.6	Trafik.....	8
11	Internationell klimatpolitik.....	9

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett nationellt mål för den icke-handlande sektorn bör ligga på en minskning av utsläppen av klimatgaser i intervallet 13–16 %.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de långsiktiga utsläppsmålen för Sveriges del kan vara en minskning med 20–30 % till år 2020 och med 60–80 % till år 2050.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sektorsmål för utsläppen av klimatgaser skall införas där det så är lämpligt.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en rad åtgärder skall vidtas och fullföljas för att utsläppen av klimatgaser från trafiksektorn i första hand stabiliseras för att sedan minska.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att EU och Sverige skall agera för att få USA att ansluta sig till det internationella klimatarbetet.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige och EU skall vara pådrivande och ledande i det internationella klimatarbetet.

3 Människan påverkar klimatet

Mänskliga aktiviteter förändrar klimatet. Klimatet beror bland annat på atmosfärens gassammansättning. Vissa gaser i atmosfären reglerar jordens temperatur. Det är bland annat vattenånga, koldioxid och metangas som styr temperaturen. Utan dessa gaser skulle den globala medeltemperaturen vara 15 grader lägre, vilket skulle innebära att halva jorden skulle bestå av tundra med evig tjäle.

Klimatet varierar alltid av naturliga orsaker. Men den kraftiga förändringen av atmosfären vi nu ser beror på människans utsläpp av växthusgaser – framför allt koldioxid. Koldioxiden avges till atmosfären när vi förbränner olja (bensin och diesel), kol och fossilgas (naturgas).

Halten av koldioxid har ökat med 30 % sedan slutet av 1800-talet när förbränningen av de fossila energislagen satte fart. Ju mer koldioxid i atmosfären desto varmare. Ökningstakten av koldioxiden tenderar dessutom att öka eftersom förbränningen av fossila energislag globalt sett ökar. Senaste preliminära forskningsrön visar att jordens halt av koldioxid inte varit så hög som nu på 400 000 år.

4 Är människans klimatpåverkan vetenskapligt fastslaget?

FN:s klimatpanel IPCC – bestående av världens 2 000 främsta klimatexperter – är enigt om att utsläppen av koldioxid påverkar klimatet och att vi, om inte åtgärder vidtas, står inför allvarliga klimatförändringar. Inte ens internationella oljebolag ifrågasätter detta längre – istället kallar de sig energibolag och utvecklar strategier för att ta in förnybara energislag i sin produktion. Det går dock inte än att säkert förutsäga hur mycket klimatet påverkas eller exakt var och när effekterna visar sig.

5 Vilka förändringar ser vi nu?

Det finns en rad vetenskapligt konstaterade förändringar:

- Medeltemperaturen vid jordytan har ökat med 0,6 grader under 1900-talet – i Europa med 0,8 grader.
- Snötäcket och havsisens utbredning i Arktis minskar kraftigt sedan 1950-talet.
- Glaciärer runt om på jorden minskar i volym. I Alperna har de minskat med 50 % under 1900-talet. En av de mest berömda glaciärerna, den på berget Kilimanjaro i Afrika, beräknas helt ha smält bort inom 20 år.
- Havsytan har stigit med 15 cm under 1900-talet. Haven har också blivit varmare.
- Nederbörden har ökat, både i antal nederbördstillfällen och i intensitet, på norra halvklotet – det har märkts inte minst i Sverige.
- Trädgränsen i de svenska fjällen flyttas upp eftersom vintrarna är varmare och träden överlever på högre höjd än tidigare.
- Perioder med torka har ökat i Afrika och Asien.
- Områden med evig tjäle i minskar.
- Antalet stormar med hög vindhastighet har ökat i antal.

6 Effekter av förändringarna

En av de allvarligaste och mest närliggande effekterna är kombinationen av stigande havsyta och svårare stormar (havsytan stiger p.g.a. att vatten utvidgar sig när det blir varmare – en mindre del beror på smältande isar). Denna kombination hotar själva existensen av lågt liggande ö-länder och tätbefolkade delar i länder som Bangladesh, Indien och Kina, liksom utsatta miljonstäder som New Orleans, Shanghai och Calcutta.

En annan effekt är svårare och längre torrperioder i fattiga länder, som redan innan lidit av svår vattenbrist. I vår del av världen ser vi redan nu tecken på allt allvarligare och synnerligen kostsamma översvämningar. Dessa förvär-

Fel! Okänt namn på

ras av det faktum att vi byggt bort naturliga skydd mot översvämningar och att vi byggt på utsatta områden.

På längre sikt ser vi omfattande förändringar av flora och fauna och helt andra förutsättningar för skogs- och jordbruk. Antalet klimatflyktingar blir ohanterligt.

Det är omöjligt att förutse framtida förändringar, det enda som är klart är att situationen kommer att förvärras.

7 Risk för tröskeeffekter

Klimatet är ett komplext samspel mellan en rad faktorer, solinstrålning, molnighet, vindar, havsströmmar, etc. Det är ett samspel som ännu inte till fullo kan förstås.

I denna icke fullständiga bild finns en stark oro hos klimatforskarna för relativt snabba förändringar – tröskeeffekter – i jordens känsliga klimatbalans. Till exempel upptar jordens hav stora mängder koldioxid. Problemet är att denna förmåga snabbt avtar med stigande temperatur, vilket då kan leda till att haven istället börjar avge koldioxid till atmosfären. Även upptining av den eviga tjälen i Sibirien nämns allt oftare som ett stort problem. Upptinad torvmark avger nämligen stora mängder klimatgaser. Dessa förändringar som kan ske relativt snabbt kan få oanade och mer eller mindre katastrofala konsekvenser.

8 Vems är ansvaret – och vad är nödvändigt?

Vänsterpartiet konstaterar att rika länder som Sverige och USA i hög grad har bidragit till klimatproblemen och har under lång tid byggt sitt välstånd på förbränningen av billiga fossila energislag. De rika länderna står för mer än 80 % av de utsläpp som skett av klimatpåverkande gaser. Då finns det ett ekonomiskt och moraliskt motiv att ta både ansvaret och kostnaden för den miljöförstöring man orsakat – enligt principen om att förorenaren betalar.

Ett ytterligare skäl för i-länderna att ta sitt ansvar är att många utvecklingsländer resonerar på detta sätt, de är beredda att ta sitt klimatansvar först när de rika länderna visar att man vidtar reella åtgärder för att minska det egna landets utsläpp.

Det är också enbart i tekniskt utvecklade länder som Sverige som den nya miljö- och klimatanpassade tekniken kan tas fram. Det är också så – om man ska vara nationellt inriktad – att framtagandet av den nya tekniken skapar varaktig sysselsättning och goda framtida exportmöjligheter.

Det utländska intresset för KLIMP, investeringsprogrammen, och andra svenska åtgärder inom industri- och energisektorn för att minska koldioxidutsläppen är stort. Sverige är ledande inom många teknikområden som är klimatteffektiva.

Sverige har internationellt ambitiösa mål när det gäller utsläppsminskningar. Ändå är det långt ifrån vad som krävs för att avvärja klimathoten på sikt.

Enligt Kyotoprotokollet ska den globala medeltemperaturen år 2050 inte ha stigit med mer än 2 grader. Man ska dock notera att även denna temperaturhöjning kommer att orsaka stora problem. Tidigare trodde man att 2 graders höjning motsvaras av en koncentration av koldioxidhalten på 550 ppm i atmosfären. Enligt nya beräkningar från IPCC är gränsvärdet snarare 400–450 ppm. Med tanke på att halten stiger med i genomsnitt 2 ppm per år, och nu är på en nivå på 378, inser man att behovet av åtgärder har ökat.

Ett gediget klimatarbete är i linje med Vänsterpartiets uttalade internationella solidaritetspolitik eftersom det är fattiga människor som drabbas först och värst av klimatkatastrofer. Att minska utsläppen av koldioxid har också i många fall en positiv effekt på en rad andra nationella miljömål, såsom frisk luft och ingen övergödning.

9 Den svenska klimatstrategin ska utvecklas

Vänsterpartiet har tillsammans med socialdemokratin arbetat fram den svenska klimatstrategin. Den presenterades år 2001 i proposition 2001/02:55 Sveriges klimatstrategi. Internationellt sett är den svenska klimatstrategin unikt ambitiös där våra nationella mål ligger långt över vårt internationella åtagande.

Det är nu dags att utvärdera och uppdatera klimatstrategin – det ska ske vart fjärde år. Tanken är att regeringen ska presentera en ny klimatproposition hösten 2005. Mycket har hänt som ändrar förutsättningarna i klimatpolitiken. Naturvårdsverket och Energimyndigheten har skrivit ett underlag till utvärdering av Sveriges klimatstrategi. De redovisar ett antal alternativ, åtgärder och prognoser. Ett problem med detta är att basfakta i många fall är från 2002, vilket innebär att flera parametrar har ändrats sedan dess, t.ex. oljepriset.

10 Utgångspunkter för utvecklingen av den svenska klimatstrategin

10.1 Revidering av det svenska klimatmålet

De senaste årens vetenskapliga bedömningar och forskning visar att risken för klimatförändringar ökat. Nu tror man att en global uppvärmning på 2 grader kan ske tidigare än vad äldre prognoser visat. Även faktiska händelser – t.ex. ett ökat antal svåra stormar – visar att situationen kan vara allvarligare än vad man tidigare trott. Förutom mänskligt lidande och utarmad natur har de ekonomiska konsekvenserna av klimateffekterna för år 2004 uppskattats till 90 miljarder dollar.

Fel! Okänt namn på

Detta föranleder Vänsterpartiet att överväga att skärpa målet från dagens minus 4 % till år 2010 jämfört med år 1990. Det nuvarande nationella målet tar ej hänsyn till att det nu finns en handlande sektor på europeisk bas där en stor del av den svenska industrin och energiverken ingår. Denna sektor styrs nu av ett internationellt regelverk och kan ej längre räknas in i det svenska systemet. Det är dock avgörande att systemet med handel med utsläpps rättigheter fungerar så att utsläppen minskar i en rimlig takt i denna sektor.

Kvar blir då övriga sektorer, den icke-handlande sektorn – trafik, byggnader, jordbruk, avfall och övrigt näringsliv – som vi kan ha ett nationellt mål för. Naturvårdsverket och STEM (Statens energimyndighet) anger i sin prognos att de samlade utsläppen från dessa sektorer kommer att minska med 12 % och detta trots att utsläppen ökar med 18 % från trafiksektorn. Det är alltså inom de övriga sektorerna som omfattande utsläppsreduktioner kommer att ske.

Prognoserna bygger som sagt på underlag från år 2002. Sedan dess har oljepriset stigit mer än prognostiserat med utsikt att stiga än mer. Introduktion av förnybara bränslen har ökat, antalet miljöbilar har ökat kraftigt. Ford Focus som var den första etanolbilen till överkomligt pris har blivit en succé och har sålts i mer än 15 000 exemplar. Volvo och Saab börjar nu sälja etanolbilar, konvertering av äldre, fossildrivna fordon börjar bli lönsamt. Branschen räknar med att 15 % av försäljningen av nya bilar 2006 kommer att vara etanolbilar. Statens bidrag till kommunernas klimatinvesteringar har fallit väl ut och kommer att fortsätta att ligga på en hög nivå. Allt detta gör att det är möjligt att ökningen av utsläppen från trafiksektorn inte blir så hög som tidigare prognoser visat. Slutsatsen blir att ett nationellt mål för den icke-handlande sektorn bör ligga på en minskning i intervallet 13–16 %. Detta ska ges regeringen till känna.

10.2 Långsiktiga mål

Klimatarbetet är långsiktigt och vi är bara i början på omställningsprocessen – bort från det fossilbaserade, klimatförstörande samhället till ett miljöanpassat samhälle baserat på förnybara energislag.

Det är dock inte tillräckligt med att ”bara” gå över till förnybara energislag. Den samlade energikonsumtionen per capita måste minska radikalt i rika länder som Sverige om vi ska kunna nå klimatmålen och andra miljömål. Vad det handlar om är energieffektiviseringen inom alla sektorer. Vi behöver bygga hus som knappt behöver tillförsel av uppvärmningsenergi, vi behöver vägfordon som drar 0,3 liter milen – oavsett bränslesort.

Internationella bedömningar anger att utsläppen i de rika länderna måste minska med 20–30 % till år 2020 och med 80 % till år 2050 om vi ska klara gränsen på max 2 graders höjning av den globala medeltemperaturen. Det troliga är att dessa minskningar måste skärpas mot bakgrund av de nya rönen från IPCC. För svenskt vidkommande är det troligt att ett svenskt åtagande i nya internationella klimatavtal blir något lindrigare eftersom vi redan kommit så långt. Ett lämpligt mål för Sverige kan då bli ca 20–30 % lägre utsläpp år

2020 och 60–80 % år 2050. Dessa mål kan dock behöva revideras – en förutsättning är att handeln med utsläppsrättigheter fungerar och ger utsläppsminskningar i ungefär samma storleksordning som i andra sektorer. Detta ska ges regeringen till känna.

10.3 KLIMP – klimatinvesteringsprogram

Det viktigaste klimatarbetet sker på lokal nivå ute i kommunerna. Det statliga bidrag som funnits, LIP och KLIMP, som stöd till bl.a. klimatinvesteringar har fallit väl ut och bidragit till både minskade utsläpp och ökad sysselsättning. Det statliga stödet till kommunernas klimatarbete har stärkts i budgeten för 2006–2008 på initiativ av Vänsterpartiet. Nivån är dock fortfarande för låg, det finns gott om projekt som är av sådan kvalitet att de borde få bidrag. Naturvårdsverket gör bedömningen att KLIMP borde ligga på drygt 700 miljoner om året. Inom KLIMP ska en informationssatsning ske gentemot företag och enskilda för ca 20 miljoner kronor om året under åren 2006–2008.

10.4 Skatteväxling

Vänsterpartiet genomför tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet en skatteväxling på sammanlagt 17,3 miljarder under åren 2001–2006. Den långsiktiga planen är en skatteväxling på 30 miljarder under en tioårsperiod. Ekonomiska styrmedel är rätt utformade effektiva. Skatteväxlingen har hittills haft en positiv effekt på bl.a. övergången från olje- och elanvändning för uppvärmning till mer miljövänliga energislag. Skatteväxlingen ska fortsätta och på ett ekonomiskt effektivt sätt bidra till minskade utsläpp av klimatgaser.

10.5 Sektorsmål

Koldioxidutsläppen varierar kraftigt mellan olika sektorer. Det finns möjligheter att införa sektorsmål för bl.a. trafik, bygg- och bostadssektorn, avfallssektorn, jordbruk och övrigt näringsliv. Syftet med sektorsmål är att på ett tidigt stadium kunna sätta in mer kraftfulla åtgärder i de sektorer där utsläppen ökar eller där minskningarna inte går i tillräckligt snabb takt. Det blir också lättare att jämföra kostnadseffektiviteten för åtgärder i olika sektorer. Det bör införas sektorsmål för de sektorer där det så är lämpligt. Detta ska ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

10.6 Trafik

Trafiksektorn är speciell så till vida att det är det enda samhällsområde i den icke-handlande sektorn där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar fortsatt kraftig ökning.

Vänsterpartiet arbetar med en rad åtgärder inom trafiksektorn för att minska koldioxidutsläppen. Eftersom hela samhället måste bli långsiktigt hållbart är det viktigt att prioritera åtgärder inom de sektorer där utvecklingen går långsamt eller t.o.m. bakåt. Strukturellt och långsiktigt handlar det om en samhällsplanering och byggande som minskar behovet av fysiska transporter och en planering som bygger på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektiva transporter med järnväg och buss.

Vägverket lyfter i sin Klimatstrategi för vägtransportsektorn fram näringslivets vägtransporter. Det är lastbilstransporterna som stått för en största delen av trafikökningen på vägarna. Eftersom transportkostnaden ofta är endast ett par procent av varuvärdet är det svårt att minska transportefterfrågan med skatter och avgifter. För att motverka ytterligare ökning av den tunga trafiken och stimulera bränsleeffektivare fordon är det dock nödvändigt att successivt höja dieselskatten.

Vägverket pekar också på att man på olika sätt ska tydliggöra effekten av företagets och transportköparnas strategiska verksamhetsbeslut för mängden transporter och klimatpåverkan. Man kan införa krav på koldioxidredovisning för olika transporter i företagets ekonomiska redovisningar, man kan införa koldioxidrevision av företagets verksamhet, etc. Man kan också utveckla logistiken inom transportverksamhet, där företag samarbetar med mål om att minska den samlade klimatpåverkan. Man ska naturligtvis också sträva efter att köra gods på järnväg och till sjöss som är långt mer energieffektivt än vägtransporter.

När det gäller själva fordonen måste de bli mer energieffektiva. Idag har Sverige Europas mest energislukande vägfordon för persontransporter och därmed de mest koldioxidslukande fordonen per körd sträcka. Ett medel för att stimulera försäljningen av mer energisnåla fordon är att differentiera olika fordonskatter utifrån koldioxidutsläpp, desto högre utsläpp ju högre skatt och tvärtom. Även förmånsbeskattningen och konstruktionen av reseavdragen ska ses över utifrån ett klimatperspektiv. Detta ska ges regeringen till känna.

När det gäller bränslet har vi under de senaste åren förmodligen sett första steget i en viktig process, nämligen att ett miljövänligare bränsle – etanol – kostar lika mycket som de fossila bränslena bensin och diesel. Tidigare har alltid bensin varit billigare än alternativen och det har effektivt hindrat utvecklingen av miljövänligare alternativ. Men tack vare den kraftiga höjningen av råoljepriset på den internationella marknaden kostar nu etanol och bensin ungefär lika mycket per körd sträcka.

Frågan är hur oljepriset kommer att förändras. Den samlade prognosen är osäker men det troliga är att det höga priset i stort sett blir kvar. Den globala efterfrågan på oljeprodukter fortsätter att växa, samtidigt som endast marginella nya oljefynd görs som kan utvinna till rimliga kostnader. Dessutom är oljeproduktionssystemen och den internationella oljemarknaden mycket stör-

ningskänslig. Det flesta bedömare tror snarare på ytterligare framtida höjningar av oljepriset.

Positiva effekter av denna utveckling är att Volvo, Saab och Ford med flera biltillverkare nu satsar på försäljning av etanolfordon. Andra effekter är att det blir lönsamt och miljövänligt för fordonsägare att konvertera sina bensindrivna bilar till etanoldrift. Vänsterpartiet tar upp etanolkonvertering i en särskild riksdagsmotion (2005/06:T309). En annan positiv effekt är att antalet mackar som säljer etanol nu ökar med en takt av sju i veckan. I slutet av år 2006 räknar branschen med att det finns ca 500 etanolmackar runt om i landet.

När det gäller flygtrafiken står flyget för en ökande andel av transportsektorns climateffekt. Alla försök hittills att beskatta flyget ur klimatsynpunkt eller konstruera regelverk för att minska flygets klimatpåverkan har misslyckats. Vi får nu en miljöskatt på flygbiljetter i Sverige men den inrymmer ingen direkt climateffekt. Det är viktigt att det skapas ett internationellt system för att motverka flygets ökande klimatpåverkan.

11 Internationell klimatpolitik

Klimatfrågan är en helt igenom global fråga. Samtidigt kräver den att var och en agerar för att minska utsläppen. Det är avgörande att Kyotoprotokollet uppfylls och att det blir en fortsättning på Kyoto. Det är också lika viktigt att USA – som ensamt står för 25 % av jordens utsläpp och vars utsläpp ökat med 12 % mellan år 1990 och 2000 – på något sätt ansluter sig till de avtal som kommer. Så länge USA håller sig utanför legitimerar det en rad andra länder att inte ta sitt ansvar.

EU och enskilda medlemsländer ska öka pressen på USA att ansluta sig till det internationella klimatarbetet. Inte minst är det möjligt att ta upp frågan om att USA:s beteende strider mot internationella handels- och konkurrensregler eftersom USA skaffar sig kortsiktiga kostnadsfördelar eftersom man inte investerar för att minska koldioxidutsläppen. Detta ska ges regeringen till känna.

EU har hittills haft en ledande och pådrivande roll i klimatarbetet. Det är viktigt att EU bibehåller den positionen. Därför är det avgörande att EU:s medlemsländer klarar sina egna åtaganden i Kyotoprotokollet annars är risken stor att protokollet havererar. Sverige ska bidra med kunskap och politisk vilja att lösa klimatfrågan. Detta ska ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 23 september 2005

Lars Ohly (v)

Lars Bäckström (v)

Berit Jóhannesson (v)

Sermin Özürküt (v)

Sven-Erik Sjöstrand (v)

Lennart Gustavsson (v)

Alice Åström (v)

Kjell-Erik Karlsson (v)