

## Motion till riksdagen 2006/07: MJ391

av Peter Eriksson m.fl. (mp)

# Klimatpolitiken

## 1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning .....	1
2	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
3	Inledning: Klimat – en solidaritetsfråga .....	7
4	Mål .....	8
4.1	Konstruktion av nationellt mål .....	8
4.2	Långsiktigt mål .....	8
4.3	Rättvist miljöutrymme .....	8
4.4	Kontinuerlig minskning .....	9
4.5	Mål på medellång sikt .....	9
4.6	Mål på kort sikt .....	9
4.7	Sektorsdelmål .....	10
4.8	Operativa kalkyler .....	10
4.9	Sänkor .....	11
4.10	Uppföljning .....	11
5	Oljeberoende – klimatpolitik i relation till övrig politik .....	11
5.1	Breda samtal och handlingsprogram för avveckling av fossila bränslen .....	12
5.2	Lokala oljeavvecklingsplaner .....	12
6	Stickspår .....	13
6.1	”Kärnkraft är lösningen på klimatstörningar” .....	13
6.2	”Koldioxidavskiljning och lagring kan göra kolkraft ren” .....	13
6.3	Svensk gas ersätter inte utländsk kolkraft .....	15
6.4	”Vi kan köpa oss fria genom satsningar i syd” .....	15
6.5	”Med biodrivmedel kan vi köra på som vanligt” .....	16
7	Åtgärder .....	16
7.1	Inledning .....	16
7.2	Energieffektivisering och bostäder .....	17
7.2.1	Klargör myndighetsansvar .....	18
7.2.2	Energibesiktning och energideklaration .....	18
7.2.3	Renovering av miljonprogrammet .....	18
7.2.4	Vita certifikat utreds .....	18

**Fel! Okänt namn på**

7.2.5	Bostäder, service med mera .....	18
7.2.6	El och fjärrvärme .....	19
7.3	Industri.....	20
7.3.1	Samverkan Swentec–Klimp .....	21
7.4	Transporter.....	22
7.4.1	Klimatmål för transportsektorn .....	22
7.4.2	Transporthierarki .....	22
7.4.3	Trafikverkens samarbete .....	23
7.4.4	Kapacitetsökning i järnvägsnätet .....	24
7.4.5	Järnvägens infrastruktur ett riksintresse .....	24
7.4.6	Säkra banunderhållet.....	25
7.4.7	Kompletteringar i befintlig infrastruktur för godstransporter.....	25
7.4.8	Banverkets administration.....	25
7.4.9	Ändrat utdelningskrav och bolagsordning för SJ AB.....	26
7.4.10	Återinför trängselavgifter i Stockholm .....	27
7.4.11	Statligt stöd till utbyggnad av spårburen trafik i städer.....	27
7.4.12	Förenklingar för infrastrukturinvesteringar i spårväg .....	28
7.4.13	Rikstrafikens anslag för tågtrafik .....	29
7.4.14	Införande av kilometerskatt .....	29
7.4.15	Minskad maximivikt för lastbilar.....	29
7.4.16	Krav på fordonsindustrin .....	31
7.4.17	Statens upphandling av miljöfordon .....	32
7.4.18	Nationellt biogasprogram.....	32
7.4.19	Satsning på gång och cykel.....	34
7.4.20	Ökad utbyggnadstakt av kameror för hastighetsövervakning.....	34
7.4.21	Flygskatt .....	35
7.5	Jordbruk .....	36
7.5.1	Utredning om jordbrukssektorn .....	36
7.5.2	Biogas från jordbruket .....	37
7.6	Förbränning av fossilt material i avfallssektorn .....	38
7.7	Klimatfond.....	38
8	En sammanhållen energi- och klimatpolitik.....	39
8.1	Ingen plats för fossilgas .....	39
8.2	Ingen plats för kärnkraft.....	40
8.3	Internationellt.....	41
8.4	Utvärdering av CDM .....	41
8.5	Allmänhetens insyn i svenskt deltagande i CDM .....	42
8.6	Framtida förhållningssätt till CDM.....	42

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett långsiktigt mål om 85 % minskning av utsläpp av växthusgaser till 2050 med 1990 som utgångsår, utan användning av flexibla mekanismer förutom handel med utsläppsätter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett kortsiktigt mål om 12 % minskning av utsläpp av växthusgaser till genomsnittet av åren 2008–2012 med 1990 som utgångsår, utan användning av flexibla mekanismer.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett medelfristigt mål om 30 % minskning av utsläpp av växthusgaser till 2020 med 1990 som utgångsår, utan användning av flexibla mekanismer förutom handel med utsläppsätter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att minskningsmålen ska delas upp i sektorsdelmål för att tydliggöra var minskningarna ska ske och att sektorsdelmål bör sättas för 2010 och 2020 samt ett delmål däremellan för 2015.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om årlig uppföljning av det nationella målet och regelbundna utsläppsprognoser.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att breda samtal om avvecklingen av oljeberoendet behövs med anledning av problemets omfattande karaktär.<sup>1</sup>
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lokala oljeavvecklingsplaner.<sup>1</sup>
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vattenfall och dess strategi för att insamla och lagra koldioxid (CCS).<sup>1</sup>
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inrättandet av en energieffektiviseringsmyndighet.<sup>1</sup>
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att använda EG-direktivet om energideklaration av byggnader som ett instrument för ökad energieffektivitet.<sup>2</sup>
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vita certifikat för eleffektivisering.<sup>1</sup>
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om F-gaser.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fördubbla koldioxidskatten för lätt industri som inte ingår i systemet med handel med utsläppsätter.<sup>3</sup>
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att torv ska beskattas som ett fossilt bränsle.<sup>4</sup>
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den tredje fördelningsplanen, som börjar gälla från år 2013, bör bli mycket restriktiv, särskilt vad gäller el och fjärrvärme.

**Fel! Okänt namn på**

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om ökat utrymme för långsiktiga satsningar inom ramen för Klimp genom samverkan med Swentec.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att införa klimatmål på medellång och lång sikt för transportsektorn.<sup>5</sup>
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att införa en transporthierarki.<sup>5</sup>
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att utreda förutsättningarna för att slå samman trafikverken eller på annat sätt öka deras samarbete.<sup>5</sup>
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en utökad och förlängd investeringsplan för järnvägar.<sup>5</sup>
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att klimatmålen kan klassas som riksintresse.<sup>5</sup>
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att säkra underhållet av järnvägen.<sup>5</sup>
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om kompletteringar i befintlig infrastruktur för att möjliggöra ökad intermodalitet, möjlighet att byta transportslag, i godstransporter.<sup>5</sup>
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att öka anslagen till Banverkets administration.<sup>5</sup>
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att ändra statens utdelningskrav på och bolagsordningen för SJ AB.<sup>1</sup>
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att återinföra trängselavgifter i Stockholm.<sup>3</sup>
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att ge i uppdrag åt Banverket att ansvara för statens del i utbyggnaden av lokal spårtrafik i städer.<sup>5</sup>
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att ge i uppdrag åt Banverket att ansvara för statens stöd till spårvägsfordon i lokal trafik.<sup>5</sup>
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att förenkla besluts- och prövningsprocedurerna för infrastrukturinvesteringar i spårväg.<sup>5</sup>
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att den andel av Rikstrafikens anslag som går till upphandling av tågtrafik endast ska få användas för detta ändmål.<sup>5</sup>
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att senast den 1 januari 2010 införa kilometerbaserad beskattning av tung trafik.<sup>4</sup>
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att sänka maximivikten för lastbilar.<sup>5</sup>

**Fel! Okänt namn på**

33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att koppla kraven på fordonsindustrin till de mål om halverad användning av fossila bränslen 2020 som anges i slutrapporten från Kommissionen mot oljeberoende.<sup>1</sup>
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att andelen miljöbilar i statens upphandling stegvis höjs till 100 % 2010.<sup>3</sup>
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om införandet av ett nationellt biogasprogram.<sup>1</sup>
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att ge Vägverket i uppdrag att formulera ett mål för ökad andel cykeltrafik av den totala andelen persontrafikresor.<sup>5</sup>
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Vägverket bör öka utbyggnadstakten av kameror för trafikövervakning.<sup>5</sup>
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att flygskatten bör bibehållas.<sup>3</sup>
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Naturvårdsverket bör få i uppdrag att tillsammans med Jordbruksverket föreslå konkreta åtgärder för att minska jordbrukets användning av fossila bränslen.
40. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av en utredning om minskningar av andra drivhusgasar än koldioxid inom jordbrukssektorn.
41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om förbränning av fossilt material i avfallssektorn.
42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av en klimattfond.<sup>6</sup>
43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att den föreliggande ansökan om tillstånd för första etappen av den mellansvenska gasledningen avser en storskalig utbyggnad.<sup>1</sup>
44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Sverige inte ska ansluta sig till den planerade gasledningen mellan Ryssland och Tyskland.<sup>1</sup>
45. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om ändrad beskattning för fossilbaserad kraftvärme i enlighet med vad i motionen anförts.<sup>4</sup>
46. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att det inte finns vare sig energipolitiska skäl eller klimatpolitiskt utrymme för att öka ledningskapaciteten för fossilgas i Sverige.<sup>1</sup>
47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om kärnkraftens roll i en sammanhållen klimat- och energipolitik.<sup>1</sup>
48. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om klimattullar.
49. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att en utvärdering bör göras av CDM och andra sätt att bidra till minskade klimatutsläpp i utvecklingsländerna.

**Fel! Okänt namn på**

50. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att svenska miljöorganisationer ska få delta i beredningen av beslut om godkännande av CDM-projekt där Sverige är investerarland.
51. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Sveriges framtida förhållningssätt till CDM.

<sup>1</sup> Yrkandena 6–9, 11, 25, 33, 35, 43, 44, 46 och 47 hänvisade till NU.

<sup>2</sup> Yrkande 10 hänvisat till CU.

<sup>3</sup> Yrkandena 13, 26, 34 och 38 hänvisade till FiU.

<sup>4</sup> Yrkandena 14, 31 och 45 hänvisade till SkU.

<sup>5</sup> Yrkandena 17–24, 27–30, 32, 36 och 37 hänvisade till TU.

<sup>6</sup> Yrkande 42 hänvisat till FöU.

### 3 Inledning: Klimat – en solidaritetsfråga

Klimatfrågan är vår kanske viktigaste solidaritetsfråga.

Det är en fråga om solidaritet mellan generationer. Framtida generationer kommer inte att kunna elda fossila bränslen i samma omfattning som vi. Men de kommer att drabbas alltmer av effekterna av de klimatstörningar som eldningen av olja, gas och kol orsakar.

Det är en fråga om solidaritet med naturen – och därmed med vår framtid. Klimatrubbingen kommer att negativt påverka livsbetingelser för en rad arter, från Östersjötorsken som får svårare att föröka sig i varmare vatten till en mångfald av arter som riskerar att försvinna. Vår kunskap om naturens väv är ofullständig. Vi vet inte vad det kan ställa till med när en art försvinner, för att inte tala om en förändring av den omfattning som klimatstörningar kan leda till.

Det är en fråga om solidaritet mellan rika och fattiga. Det är vi i den rika världen som står för den största förbrukningen av fossila bränslen. Men det är förmodligen världens fattiga som kommer att drabbas värst, av torka och översvämningar, av störningar i jordbruket och förändringar i skogen. Helt säkert är det dock inte. Vi vet mindre om vad klimatrubbingen får för konsekvenser än att den är på gång.

Likväl är det vi i den rika världen som har störst ansvar för utsläppen av koldioxid och andra drivhusgaser, och också störst möjlighet att minska utsläppen. Vi måste ställa om våra energi-, transport-, bostads- och produktionsystem. Vi ska utveckla och tillämpa tekniskt kunnande. Vi ska visa hur man kan planera samhällen för att minska behovet av transporter och energi-användning. Vi ska göra det vi kan för att utveckla alternativen. Vi ska göra de livsstilsförändringar som är nödvändiga för att anpassa oss till en uthållig energianvändning.

Beslutsfattare på alla nivåer måste delta. Det gäller både vardagsbesluten i hushållen, besluten om forskningsinriktning på våra högskolor, och de strategiska besluten i näringslivet.

Regeringen och riksdagen fastställer målen för Sveriges klimatpolitik. Dessa ska vara tydliga, relevanta, tidsbestämda, mätbara och relaterade till den internationella utvecklingen. Det är upp till regering och riksdag att besluta om de satsningar och styrmedel som sätter ramarna för alla andra beslutsfattare i Sverige. Dessa ska vara tillräckliga för att kunna nå målen. Regeringen och myndigheterna ska också direkt utföra viktiga delar av klimatpolitiken.

Mål utan åtgärder blir inte trovärdigt. Därför kommer vi i denna motion att lägga tonvikt på det som vare sig den gamla eller nya regeringen klarat av – åtgärder för att nå målen.

Fel! Okänt namn

## 4 Mål

### 4.1 Konstruktion av nationellt mål

Miljöpartiet anser att Sveriges mål för utsläpp av drivhusgaser i första hand ska avse utsläpp i Sverige. Undantag för detta kan endast göras för utsläpp i den sektor som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. För den handlade sektorn ska målet omfatta de utsläppsrätter som tilldelades av den svenska regeringen. I den mån Sverige accepterar att utsläppsrätter kan införskaffas genom Kyotoprotokollets s.k. projektmekanismer måste dock målet justeras upp i motsvarande utsträckning.

Den svenska regeringen kan endast påverka de utsläppsrätter den själv delat ut. Det är inte rimligt att ha ett mål som omfattar centrala beståndsdelar som inte kan påverkas med styrmedel som regering och riksdag förfogar över. Regeringen kan påverka vilka utsläppsrätter som tilldelats. Den kan inte påverka vad som sedan händer med dessa.

Detta resonemang förstärks av att utsläppsrätterna delats ut gratis av regeringarna i EU:s medlemsstater, i stället för att auktioneras. Gratistilldelningen innebär en förmögenhetsöverföring till de företag som får utsläppsrätter och har således en inneboende risk för att tilldelningen blir för stor. EU-kommissionen har haft ansvar för att tilldelningen inte blir för stor, men har misslyckats. Att utdelade rätter ingår i underlaget för klimatmålet ger incitament till regeringar att inte vara för generösa med utdelningen.

### 4.2 Långsiktigt mål

Sveriges långsiktiga mål bör vara att de globala utsläppen av växthusgaser ska nå högst den nivå som enligt den bästa vetenskapliga bedömningen resulterar i en så begränsad temperaturhöjning som att oacceptabla klimatstörningar kan undvikas. Denna nivå bedöms i dag vara en höjning på högst två grader, jämfört med förindustriella förhållanden. Sveriges klimatpolitik bör, tills det kommer andra bedömningar från FN:s vetenskapliga panel IPPC, uttryckligen utgå ifrån att temperaturhöjningen får vara högst två grader.

### 4.3 Rättvist miljöutrymme

Miljöpartiet anser att det är rimligt att Sveriges utsläpp av växthusgaser inte överstiger det globala genomsnittliga utsläpp per person som är förenligt med temperaturmålet. Detta har kallats rättvist miljöutrymme. Från vissa håll argumenteras att detta sätt att beräkna mål ger en orättvis fördel till de rika länderna som historiskt stått för merparten av utsläpp av drivhusgaser. Detta har varit ett viktigt bidrag till det övertag vi nu har i form av infrastruktur, tekniskt kunnande m.m. Eftersom dessa gaser stannar kvar i atmosfären under lång tid menar man att det är mer rättvist att utgå ifrån historiska utsläpp. Ett



ackumulerat värde vore enligt detta synsätt lämpligare. Miljöpartiet anser att det ligger mycket i detta synsätt. Det kan dock också sägas att de länder som haft de största historiska utsläppen också har den svåraste omställningen. Den historiska klimatskulden kan betalas på annat sätt, t.ex. genom bistånd, handelsfördelar eller överföring av tekniskt kunnande. Vi anser att det långsiktiga målet bör beräknas utifrån det rättvisa miljöutrymmet såsom det beskrivits ovan. Enligt den bästa tillgängliga bedömningen innebär detta en minskning av de svenska utsläppen med cirka 85 procent till år 2050.

#### 4.4 Kontinuerlig minskning

Det är frestande för vissa politiker att anta ett långsiktigt mål men skjuta upp åtgärder för att nå målet. Merparten av minskningen av utsläppen skulle då ske mot slutet av perioden. Miljöpartiet anser att detta skulle vara en högst oansvarig linje. Eftersom drivhusgaser är kvar i atmosfären under lång tid får en minskning på en procent nu en betydligt större samlad effekt år 2050 än en minskning med en procent som sker först om 35 år.

Dessutom är det oansvarigt mot kommande generationer att lägga en alltför stor börda av anpassningen på dem. En anpassning som sker kontinuerligt och målmedvetet kan förväntas ge mindre störningar i samhället än en anpassning som sker alltför snabbt. Det gäller att hitta en lämplig avvägning mellan en socialt acceptabel förändringstakt och att minska risken för klimatstörningar med oacceptabla konsekvenser. Miljöpartiet anser därför att minskningen av klimatutsläppen bör ske linjärt eller med andra ord i jämn takt, eller fortare initialt om det går med en rimlig ansträngning.

#### 4.5 Mål på medellång sikt

Miljöpartiet anser det positivt att riksdagen fastställt ett nytt, relativt tufft mål på en minskning med 25 procent av växthusgasutsläppen till år 2020. Miljöpartiet vill dock skärpa detta till 30 procent.

#### 4.6 Mål på kort sikt

Det av riksdagen 2002 och 2006 antagna målet för 2010 är 4 procents minskning från 1990 års nivå. Eftersom utsläppen varierar från år till år i huvudsak beroende på väderfaktorer, uttrycks målet som ett genomsnitt av åren 2008–2012, vilket också är den första åtagandeperioden enligt Kyotoprotokollet.

Det antagna målet har nåtts flera, men inte alla, år från år 2000 och framåt. Det går att göra mycket mer med måttliga åtgärder. Några förslag till sådana anges nedan. Miljöpartiet anser därför att det kortsiktiga målet bör höjas till en minskning med 12 procent till 2010. Med utgångspunkten från det långsiktiga målet, 85 procents minskning, är det att sätta ribban orimligt lågt att bara minska med 4 procent de första 20 åren.

Fel! Okänt namn

## 4.7 Sektorsdelmål

För att totalmålen ska bli hanterliga och det ska bli tydligt var ansvaret för erforderliga åtgärder ligger anser vi att dessa måste brytas ned i sektorsdelmål. Lämplig sektorsindelning kan vara

- ? koldioxidutsläpp i industri
- ? koldioxidutsläpp från fjärrvärme och elproduktion
- ? transporter
- ? bostäder och övrigt
- ? övriga växthusgaser.

Sektorsdelmål bör sättas för 2010 och 2020 samt genomsnittet av dessa för 2015. Som utgångspunkt för ett resonemang om sektorsmålen kan tas en proportionell minskning inom alla sektorer. Om argument kan framföras att utsläppsminskningen ska gå fortare eller långsammare i någon sektor, kan detta övervägas så länge erforderliga åtgärder för att nå målen finns på plats samt att summan av sektorsmålen inte överskrider det totala målet för respektive period.

## 4.8 Operativa kalkyler

Miljöpartiet är noga med att mål och medel ska gå ihop. En grov kalkyl nedan visar hur mycket som kan göras till år 2020 utan några orimliga uppoffringar.

miljoner ton CO <sub>2</sub> -ekv*	utsläpp ca 2005 Mton CO <sub>2</sub> -ekv	Minskning Mton koldioxidekvivalenter	
		2010	2020
1 Mindre olja i industrin	iu	3	6
2. Torven bort	1,5	1,5	1,5
3 Fossilfri el och fjärrvärme	3,8	1,9	3,8
4 Energieffektivisering i företag	iu	0,5	2
5 Metan o dikväveoxid i jordbruk	8,7	0,5	3
6 Fossilgas	2	0	0,5
7 Trafik	21	0	10
8 Bostäder och lokaler	3,8	1	3
<b>Totalt</b>	<b>70</b>	<b>8,4</b>	<b>29,8</b>

i.u. = Ingen uppgift.

För att mål ska kunna ställas upp och kursen korrigeras krävs att potentialkalkyler av detta slag görs av regeringen och uppdateras och förfinas varje år. Det ska bli allt bättre uppbyggt, men också alltmer begripligt.

## 4.9 Sänkor

Att räkna med sänkor i exempelvis skogstillväxt skapar många problem. Beräkningar av flöden är osäkra. Det är mycket svårt att bygga upp ett juridiskt ramverk som omöjliggör fusk eller oväntade bieffekter och som håller över åtminstone en skogscykel. Handel med sänkor är inget bra medel att rädda skyddsvärda skogar.

## 4.10 Uppföljning

Uppföljningen måste vara betydligt bättre i framtiden. Utsläppen av växthusgaser ska mätas kontinuerligt. Data ska sammanställas och offentliggöras varje år. Utsläppsdata ska då också redovisas sektorsvis och jämföras med sektorsmålen. Två gånger per år bör utsläppsprognoser avseende de närmaste tre åren produceras. Vid behov ska åtgärder för att nå målen föreslås. En proposition avseende 2008 års kontrollstation bör läggas fram till riksdagen 2008.

# 5 Oljeberoende – klimatpolitik i relation till övrig politik

Ett mål som är relaterat till klimatmålen är målet att bryta Sveriges oljeberoende till år 2020. Taget på allvar är detta ett djärvt och inspirerande mål. Det är ett mål som många kan samlas kring. Kommissionen mot oljeberoende var ett positivt och löftesrikt steg.

Miljöpartiet delar ambitionen att påtagligt minska Sveriges beroende av olja. Oljeberoendet bör avvecklas av sårbarhetsskäl men framför allt på grund av det ökande hotet om en kraftig klimatförändring. Sverige har ett ansvar för sina egna utsläpp av växthusgaser, men också att gå före och visa vägen för andra länder där de ekonomiska, tekniska, sociala och politiska förutsättningarna är sämre än i Sverige.

Viktigt i sammanhanget är att Sverige i övergången från ett icke-hållbart samhälle undviker att bygga fast sig i nya ohållbara system.

Användningen av fossila bränslen i Sverige minskade kraftigt under 1970-talet och de första åren av 1980-talet, men de senaste decennierna har den i stort sett varit oförändrad. Nya åtgärder krävs för att ånyo få fart på omställningen genom att påskynda effektivisering av energianvändningen och introduktionen av förnybara bränslen.

Åtgärder behövs inom alla sektorer. Förvisso har användningen av fossila bränslen minskat kraftigt inom både bostadssektorn och fjärrvärmerna. Denna positiva utveckling kan åtminstone till stor del tillskrivas kraftfulla handlingsprogram med effektiva styrmedel. Inom industrisektorn har däremot föga hänt. Det behövs nya åtgärder.

Fel! Okänt namn

## 5.1 Breda samtal och handlingsprogram för avveckling av fossila bränslen

Miljöpartiet anser att samtal med deltagare från politiska partier, staten, näringslivet samt kommuner och landsting behövs för att nå bred enighet kring åtgärder för att avveckla oljeberoendet. Kommissionen mot oljeberoende, vars rapport kom juni 2006, var ett stort steg framåt om man ser till innehållet, men det går inte att säga än om den också gav väsentliga resultat. Med all sannolikhet behövs fler, liknande steg.

## 5.2 Lokala oljeavvecklingsplaner

Framgångar i att avveckla fossila bränslen beror till stor del på nationell och internationell politik, men de är också summan av många lokala beslut och initiativ. Miljöpartiet föreslår därför att lokala avvecklingsplaner uppmuntras. Kommunerna kan göra mycket för att främja bättre lösningar för jordbruket och energiframställning, men kanske särskilt för trafik och energieffektivisering. Men också kommunala misslyckanden kan vara av betydelse. Ett av värdena med lokala och regionala planer är att de kan klargöra brister i nationell politik och leda till förändringar av densamma.

Kommunerna har exempelvis stora möjligheter att effektivisera energianvändningen i sina fastigheter. En metod för detta är ”performance contracting”, vilket innebär att man tecknar kontrakt med ett energitjänstföretag om att minska energiförbrukningen till minst en viss nivå under en viss period. Kommunen och energitjänstföretaget delar då på vinsten och kan även använda en del av vinsten till investeringar i fortsatta energieffektiviseringar.

Vingåkers kommun har under 2006 tecknat ett sådant avtal med TAC, Botkyrka ett annat med Honeywell. Båda innebär en energibesparing på 20 procent eller mer. Ibland går det att spara mycket mer. Siemens sparade 50 procent av energin i Frejaskolan i Gnesta 2004 och 62 procent på Burseryds bruk 2003. Detta uppnåddes mest genom bättre styrning av värme, kyla och ventilation samt värmeåtervinning. I dessa fall har man ändå inte satsat på tilläggsisolering och nya fönster, som kan ge ytterligare en stor besparing. Med kommunerna som lok kommer den privata efterfrågan på effektiviseringstjänster också att öka.

Energieffektivitet är också en fråga om utbildning. På ett kontor kan man ofta spara massor med energi bara genom att byta ut glödlampor mot lågenergilampor, ställa in kontorsapparater på att gå ner till sparläge efter en viss tid och genom att ställa in timers rätt. Energirådgivning i kommunen bör vara aktiv och uppsökande, bland annat gentemot företag i kommunen.

## 6 Stickspar

Det är ont om tid för att åstadkomma den nödvändiga förändringen. Felaktiga föreställningar om vissa tekniska lösningar på drivhusproblemen riskerar att leda klimatarbetet på stickspar som slösar bort både tid och resurser. Försök att lansera dessa stickspar kan både spela på och spä på en rädsla för förändringar. Nedan diskuteras några av dessa stickspar i klimatdebatten.

### 6.1 ”Kärnkraft är lösningen på klimatstörningar”

Kärnkraft framhålls av vissa som en lösning till klimatproblemet. År 2004 svarade kärnkraft för ca 16 procent av världens elproduktion, eller ca 6,5 procent av världens totala energiproduktion. År 2003 svarade förnybara bränslen för dubbelt så mycket av världens energiproduktion som kärnkraft, enligt OECD-ländernas energiorgan IEA.

Kärnkraft kan i stort sett inte ersätta olja, eftersom kärnkraft enbart ger el, medan olja mest används för drivmedel.

Kärnkraftens problem är många och till dessa hör risken för olyckor, risken för spridning av kärnvapen, olöst problem med slutförvaringen av avfallet och radioaktiva utsläpp från alla led från uranbrytning till avfallshantering. En storskalig utbyggnad av kärnkraften skulle förvärra dessa problem än mer.

Det finns stora osäkerheter kring de långsiktiga urantillgångarna. En vanlig uppfattning är att nu kända tillgångar räcker för ca 50 till 70 års drift vid nuvarande nivåer. Prospektering efter uran har huvudsakligen skett under perioden från slutet av andra världskriget fram till dess att uranets prisbubbla sprack i början på 1980-talet. Vissa bedömare menar att denna period är så kort att det torde vara möjligt att hitta andra fyndigheter. Andra påpekar att det är relativt lätt att prospektera efter uran jämfört med t.ex. olja och gas. Flertalet av de områden där utländska bolag nu börjat prospektera efter uran i Sverige är sådana som identifierades redan före 1980. Vissa analytiker påpekar att det vid högre priser blir lönsamt att bryta fyndigheter som inte lönar sig i dag. Detta kräver dock mer energi och medför än större miljöproblem.

### 6.2 ”Koldioxidavskiljning och lagring kan göra kolkraft ren”

På senare tid har möjligheten att fånga in och lagra koldioxid uppmärksamats. Bolag som BP, Shell, Statoil och Vattenfall har visat stort intresse för detta.

Koldioxidavskiljning och lagring (CCS, efter det engelska uttrycket ”Carbon Dioxide Capture and Storage”) har stora tekniska, ekonomiska, institutionella och miljömässiga problem och frågetecken som måste lösas för att metoden ska vara acceptabel ur klimatperspektiv. För att bara ta ett exempel saknas reglering för långsiktiga skadeståndsfrågor rörande miljömässiga och

## Fel! Okänt namn på

klimatmässiga effekter av läckage från förvaringen. För att CCS ska ge något större bidrag till klimatpolitiken i Europa eller globalt behövs vidare en enorm utbyggnad av anläggningar för att fånga in, transportera och förvara koldioxiden. De globala antropogena utsläppen av koldioxid per år är drygt 25 miljarder ton. Om CCS ska fylla funktionen av en betydande tidsvinst, så handlar det om att lagra i storleksordningen 10 års utsläpp eller 20 års halva utsläpp osv. Om man ska lagra 250 miljarder ton av en gas för i princip evig tid, ställer det enorma krav på miljökonsekvensbeskrivningarna. Man kan fråga sig om de överhuvudtaget kan tänkas uppfyllas med rimliga krav på vetenskaplig integritet och demokrati. Givet problemen, kostnaderna och de stora osäkerheterna är det osannolikt att denna metod kommer att kunna ge något nämnvärt bidrag till lösningen av klimatproblemen.

CCS kan inte vara en slutgiltig lösning på samma sätt som förnybar energi. Om CCS har en funktion att fylla så är det att vinna tid för verkligt hållbara lösningar. Tidigare än 2030 kan CCS inte ge stora bidrag till utsläppsminskningen, eftersom tekniken inte kan användas i befintliga kraftverk eller i kraftverk de närmaste åren. Från småskalig demonstrationsanläggning till dess tekniken används i mycket stor skala uppskattas det ta ett par decennier.

Det mest sannolika är att CCS under en lång tid inte används för att köpa tid utan bara för att rättfärdiga fortsatt kolkraft, och att det visar sig om 15–20 år att CCS inte klarar de tekniska, ekonomiska, juridiska och politiska utmaningarna. Då har mänskligheten förlorat många år och enorma resurser på ett blindspår.

Vissa företag, som Vattenfall, använder en teoretisk framtida möjlighet till CCS för att berättiga utbyggnaden av nya koleldade kraftverk nu. I praktiken investerar man i en ifrågasatt teknik nu, med löfte om att eventuellt kunna utveckla metoder för att lösa problemen med restprodukter i en avlägsen framtid. Även om denna taktik har visat sig politiskt framgångsrik vid satsningen på kärnkraften i Sverige är den oacceptabel miljöpolitiskt. Vattenfall har lagt ner stora medel på forskning och utveckling om CCS för att berättiga ännu större investeringar i nya koleldade kraftverk. Bolaget har också satsat mycket för att påverka politiska beslutsfattare utanför Sverige. Vattenfall utnyttjar också det förhållandet att det ägs av svenska staten för att få ökad tyngd bakom sina ansträngningar. Detta riskerar i sin tur att undergräva Sveriges trovärdighet i det internationella klimatarbetet. Med tanke på att bolagets ledning har bundit upp sig så mycket för en sådan tveksam teknik behövs starka styrmedel från ägaren för att förmå den att byta kurs. Regeringen bör genom sina ägardirektiv och styrelsetillsättningar förmå Vattenfall att överge satsningen på CCS.

Att avskilja och fånga in koldioxid från förbränningsanläggningar är mycket energikrävande och kräver mycket stora kapitalsatsningar. Enligt en studie från IPCC skulle t.ex. en anläggning med ett CCS-system och tillgång till lagring i geologiska formationer eller havet behöva 10 till 40 procent mer energi än en motsvarande anläggning utan CCS. Koldioxiden måste då komprimeras, transporteras och lagras under betryggande former under förutsebar framtid.

Det behövs mycket forskning och utveckling för att få praktiska lösningar på problemen kring att fånga in och lagra koldioxid. Miljöpartiet menar att det är mer kostnadseffektivt att satsa dessa resurser på mer beprövad teknik med mindre risker och snabbare genomförande.

### 6.3 Svensk gas ersätter inte utländsk kolkraft

Inom föga mer än ett år är emellertid Kyotoprotokollet operativt. Enligt Kyoto-protokollet läggs ansvaret för utsläppen i det land där de sker. Det primära ansvaret för utsläppen ligger hos de nationella regeringarna, som är parter till konventionen och protokollet. EU:s interna bördefördelning ger Tyskland och Danmark ett minskningsbeting på 21 procent, Sverige +4 och Finland 0 procent.

Det blir möjligt för den danska kraftindustrin att köpa rätter istället för att minska koleldning. Men det är tveksamt om detta kan bli lönsamt. Om EU ska nå sitt klimatmål måste tilldelningen minska 2008–2012 och då kommer priserna på utsläppsrätter med all säkerhet att stiga.

I Europa har många kolkraftverk stängts eller blivit nedgraderade till reservkraftverk redan långt innan utsläppshandeln, främst beroende på miljölagstiftning för svavel, NO<sub>x</sub> och stoft och höga kostnader för att underhålla och modernisera gamla verk. Det har alltså funnits starka drivkrafter mot kol redan tidigare, och dessa förstärks tydligt av utsläppshandel och av elcertifikaten eller liknande styrmedel.

Förslag om fossilgas utvecklas närmare nedan.

### 6.4 ”Vi kan köpa oss fria genom satsningar i syd”

Förväntningar om möjligheter att ”köpa sig fri” från egna åtgärder riskerar att bidra till att beslutsfattare både inom politiken, offentlig förvaltning och näringsliv slår sig till ro i stället för att agera.

En viktig beståndsdel i Kyotoavtalet är möjligheten för rika länder att tillgodogöra sig utsläppsminskningar från projekt i andra länder genom de s.k. projektbaserade mekanismerna JI (Joint Implementation) respektive CDM (Clean Development Mechanism). Den långsiktiga potentialen för utsläppsminskningar genom projektbaserade mekanismer uppskattas globalt sett ligga på mellan 100 och 200 miljoner ton per år. Europeiska miljöbyrån bedömer att efterfrågan enbart från EU:s medlemsstater kan uppgå till 100 miljoner ton per år. Därtill kommer efterfrågan från länder som Japan och Kanada. Om USA och Australien ansluter sig till Kyotoavtalet kan efterfrågan förväntas stiga ännu mer.

Det finns en klar risk att CDM-styrelsen inte hinner utfärda så många rätter som marknaden efterfrågar ens på kort sikt. Granskningsprocessen kan vara så pass krävande att efterfrågan inte kan mötas. Ett sätt att pressa fram fler rätter är att koncentrera sig på stora och tekniskt säkra projekt. Det missgynnar dock fattiga länder och leder till föga teknikutveckling. Det finns också en motsatt risk, nämligen att CDM-styrelsen kommer att släppa igenom dåliga

Fel! Okänt namn på

projekt, som utvecklas till skandaler i media och tvister i domstolar. Detta kan allvarligt skada klimatkonventionens och Kyotoprotokollets legitimitet.

Det går att finna exempel på mycket kostnadseffektiva åtgärder för att minska växthusgasutsläppen i syd och i öst. Men de räcker inte långt, och det är oftast de lättköpta minskningarna som att minska metanutsläpp från soptippar och stora punktutsläpp från fabriker. I relevanta fora inom och utanför EU bör Sverige verka för att begränsa möjligheten att registrera CDM-projekt rörande metangas i samband med utvinning av olja och gas.

De riktigt stora utsläppen av växthusgaser kommer dels från transporter, dels från kraftverk, särskilt kolkraftverk. Det går inte att kompensera fortsatt höga utsläpp från motorstarka bilsbilar och fortsatt drift av kol och brun-kolkraftverk i i-länder med åtgärder i fattiga länder.

Vi utvecklar vår syn på CDM nedan.

## 6.5 ”Med biodrivmedel kan vi köra på som vanligt”

Den senaste tidens fenomenala utveckling vad gäller biodrivmedel och miljöfordon är ett uttryck för vad en målmedveten och någorlunda samlad strategi kan åstadkomma. Det är en utveckling där Miljöpartiet varit pådrivande och som gett Sverige stor uppmärksamhet utomlands. Samtidigt har utvecklingen fått många att tro att det problemet är löst i och med att man får fram biodrivmedel. Det är dock klart att världens tillgångar av biobränslen inte räcker för att ersätta alla fossila bränslen som används i dag. Än större blir problemet om transporter fortsätter att öka till följd av utvecklingen både i de rika länderna och i snabbt växande utvecklingsländer. Läger man därtill de förändringar som behövs för att få uthålligt jord- och skogsbruk blir underskottet större. Därtill kommer ökande konkurrens om markresurser och biologisk råvara från andra sektorer som livsmedel, råvaror till industri och bränsle för uppvärmning och el.

En satsning på energi från biobränslen är nödvändig men inte tillräcklig. Den rika världens import av biodrivmedel från syd är acceptabel om, och endast om, energiförbrukningen samtidigt minskar. De rikas betalningsvilja för drivmedel kommer alltid att överstiga de fattigas betalningsförmåga för mat. Därför behövs också mål för minskning av transportarbetet och av energianvändningen inom transportsektorn.

## 7 Åtgärder

### 7.1 Inledning

Sverige har i EU-sammanhang aktivt drivit tesen att miljöhänsyn måste integreras i andra politikområden som transport, energi och jordbruk. Miljöpartiet har erfarit att det varit påfallande svårt att på hemmaplan genomföra detta i



praktiken. Förslag till åtgärder för att uppnå miljömål bollas mellan departementen, med resultat att de skjuts på framtiden gång på gång.

Fördelen med att den förra regeringen på kort tid lade fram stora propositioner om transportpolitik, centrala delar av energipolitiken, viktiga aspekter av jordbrukspolitiken och bostadspolitiken samt klimatpolitik är att man därmed fick en chans att presentera en genomtänkt och sammanhållen politik. Tyvärr har detta tillfälle försuttits.

Förutom målformuleringar borde klimatpropositionen tydligt ha pekat ut vägen för att nå målen. För de långsiktiga målen bör problembilder beskrivas som synliggör de systemfel som orsakar dagens höga utsläppsnivåer samt möjliga vägar att åtgärda dessa problem.

För de kortsiktiga målen bör konkreta åtgärdsförslag formuleras kompletterat med en strategi och tidtabell för de åtgärder där det ännu inte finns underlag för att idag föreslå konkreta åtgärder. För en effektivare uppföljning av effekter av åtgärder krävs tätare uppskattningar av utsläppen än idag. Vi anser att utsläppen av växthusgaser kontinuerligt ska mätas samt att data ska sammanställas årligen. Utsläppsdata ska vara uppdelade sektorsvis.

Klimatfrågan är, kanske mer än någon annan fråga, global. Därmed är Sveriges hållning internationellt, i förhandlingar och övriga sammanhang av stor vikt för om klimatarbetet ska gå framåt. En svensk klimatmålsproposition bör därför klargöra Sveriges ambitioner i internationella klimatförhandlingar framöver. Det internationella arbetet grundas på hemmaplan. Vår egen handling och åtgärder ger en trovärdighet och stark plattform för det internationella arbetet. En förutsättning för Sveriges pådrivande internationella roll är att vi i viktiga avseenden kan tjäna som föregångsland. Få länder har så goda förutsättningar som Sverige har för att klara en omställning. Vi är ett rikt land med rika resurser. Vi har god tillgång på naturresurser såsom sol, vind, vatten och biobränslen. Och vi har en medveten befolkning.

Ekonomiska styrmedel är viktiga för att nå klimatpolitiska mål. De har visat sig vara både verkningsfulla och kostnadseffektiva. Men för att få en allmän acceptans måste de både vara rätt utformade och ingå i en sammanhållen politik med en bra mix av andra åtgärder som information och regleringar.

En idé som fått stor spridning på senare år är att man alltid ska ha ett styrmedel för ett syfte och att det är principiellt fel med ”dubbla styrmedel”. Den uppfattningen delar inte Miljöpartiet. För att åstadkomma en stor utsläppsminskning kan det krävas många åtgärder parallellt.

Nedan presenteras åtgärder som Miljöpartiet anser kan och bör vidtas för att minska Sveriges utsläpp av drivhusgaser.

## 7.2 Energieffektivisering och bostäder

Energibesparingar är det mest effektiva sättet att minska utsläppen av koldioxid och bör därför få högst prioritet bland styrmedel och åtgärder. I EU:s nya grönbok ”Green paper on energy efficiency or doing more with less” anser EU-kommissionen att det snabbaste, effektivaste och mest kostnadseffektiva sättet att uppnå målen i Kyotoprotokollet är genom energibesparingar. Miljö-

**Fel! Okänt namn på**

partiet har utvecklat sin syn på och presenterat en rad förslag till åtgärder för energieffektivisering i andra sammanhang, t.ex. motionen med anledning av regeringens proposition om energieffektivisering och en skrivelse till oljeavvecklingskommissionen. Här omnämns några.

### **7.2.1 Klargör myndighetsansvar**

En egen myndighet med ansvar för energieffektivisering bör inrättas. Idag har energibesparingsfrågor för lågt fokus delvis till följd av att ingen myndighet har detta som huvudansvar. Energimyndigheten har främst att titta på energitillförsel, Boverket och Naturvårdsverket har frågan som en av många andra. Vi anser att kompetensen inom energieffektivisering och besparing måste samlas och stärkas. Detta kan ske genom att inrätta en särskild energieffektiviseringsmyndighet.

### **7.2.2 Energibesiktning och energideklaration**

EG-direktivet om energideklaration av byggnader ger en möjlighet att åstadkomma flera saker på en gång. Husägare som inte är experter får hjälp med rekommendationer. Köpare av hus får en siffra på vad energin kostar, vilket gör att de kan betala mer för ett bättre hus. Det lönar sig då bättre att isolera, täta och byta fönster. Slutligen kan energideklarationen ligga till grund för fastighetsbeskattningen.

### **7.2.3 Renovering av miljonprogrammet**

Den miljon bostäder som uppfördes 1965–75 är i stort behov av upprustning. Om denna upprustning görs på rätt sätt kan mycket energi sparas samtidigt som komforten förbättras. Detta skulle eventuellt, i enlighet med Oljekommissionens förslag, kunna ske i ett särskilt program för energieffektivisering för fastighetsägare, kopplat till skatteavdrag eller ROT-bidrag, med särskild satsning på utbildning av fastighetsskötare.

### **7.2.4 Vita certifikat utreds**

Elproducenter med leveransplikt kan ha incitament att hjälpa kunder att minska sin elanvändning då detta är billigare än att bygga ny kapacitet. Ett negativt resultat av avregleringen av elmarknaden är att elproducenter förlorar detta incitament. Incitamentet för minskad elanvändning kan återställas genom ett system där kraftföretag åläggs att köpa in certifikat från projekt för eleffektivisering, s.k. vita certifikat. Miljöpartiet anser att ett sådant system bör utredas.

### **7.2.5 Bostäder, service med mera**

Användningen av olja inom bostads- och servicesektorn har minskat kraftigt de senaste decennierna. Den totala energianvändningen har däremot varit oförändrad. Efter skärpningar av byggnormen under oljekrisen har ansträngningarna sedan försvagats. Det finns stora effektiviseringsvinster att hämta.

Eftersom det bevisligen går att bygga hus utan egentligt uppvärmningssystem bör detta bli standard för nya modulhus och flerbostadshus, och implementeras i nybyggnadsreglerna.

Krav på energieffektivitet bör införas i alla eventuellt kommande ROT-program från 2007.

### 7.2.6 El och fjärrvärme

Stora gaskraftvärmeverk är nu på väg i Göteborg och planeras i Malmö. När de är färdigbyggda kommer de att medföra nya koldioxidutsläpp på närmare två miljoner ton årligen. Det är en utveckling som inger oro, då det kraftigt försvårar möjligheterna att nå de svenska klimatmålen på såväl kort som medellång sikt.

Flera beslut de senaste åren har gynnat gasbaserad kraftvärme. Men det finns mycket som tyder på att fossilbaserad kraftvärme har fått en alldeles för gynnsam behandling i skattesystemet och utsläppshandeln i relation till dess klimapåverkan. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag på skatteändringar som medför att detta åtgärdas.

- ? All baslast för el och fjärrvärme bör vara förnybar 2015 (undantag för reserv- och topplast samt uppstart). Styrmedel bör vara bl.a. koldioxidskatt och minskad tilldelning av utsläppsrätter.
- ? All effekt drivande elvärme bör avvecklas till 2020. Styrmedel bör vara elskatt, elmarknadsreform, snabbt införande av timmätning av el samt vissa bidrag.
- ? Ett solvärmeprogram bör införas som bygger ut solvärmens till 5 TWh till 2015, mest till fjärrvärme.
- ? En storskalig demonstrationsanläggning för förgasad biomassa i kraftvärme bör beställas under 2007, med nödvändigt statligt stöd.
- ? Krav på oberoende energibesiktning före anslutning till fjärrvärme och fjärrkyla bör införas.
- ? Nedsättning av koldioxidskatt för leverans av fjärrvärme till industrin kan minskas i samma utsträckning som industrins koldioxidskatt höjs (se nedan).
- ? El och fjärrvärme har fått minskad tilldelning i handeln med utsläppsrätter, med undantag för nya kraftvärmeverk. Riksdagen bör redan nu klargöra att den tredje fördelningsplanen, som börjar gälla från 2013, kommer att bli mycket restriktiv i allmänhet och särskilt vad gäller el och fjärrvärme, såväl ny som befintlig.
- ? Undantaget för torv från koldioxid- och energibesiktning bör på sikt tas bort, då detta kan minska koldioxidutsläppen med ca 1,5 miljoner ton årligen.
- ? Skärpningar av skatt på fossil värmeproduktion och införande av skatt på fossil elproduktion kan komma att behövas.

Fel! Okänt namn

## 7.3 Industri

Industrin använder fortfarande stora mängder olja och andra fossila bränslen där det finns realistiska alternativ. Skälet till detta är att medan hushåll och service fått allt högre energi- och koldioxidskatter, så har industrin fått lättnader. År 1991 hade industrin full koldioxidskatt och en avsevärd energiskatt. År 1993 avskaffades industrins energiskatt, och koldioxidskatten sänktes till 25 procent av den allmänna nivån. Detta ledde genast till ökad oljeanvändning. År 1997 höjdes industrins koldioxidskatt igen, men därefter har varje höjning av koldioxidskatten undantagit industrin, som nu betalar endast 21 procent av den allmänna nivån. Därtill har industrin fått billigare fjärrvärme, om den är av fossilt ursprung.

I kombination med låga el- och oljepriser fram till för bara några år sedan har denna föregivet industrivänliga politik lett till en konstlat hög energianvändningsnivå, som gör vår industri sårbar när både el- och oljepriser rusat uppåt av skäl som Sveriges riksdag och regering inte kan påverka särskilt mycket. Med en bättre klimatpolitik tidigare skulle industrin ha stått bättre rustad.

Förmågan till anpassning i olika industrier är mycket olika. Ett oljeraffineri kan inte byta ut någon större del av råvaran råolja så länge slutprodukten är bensin och dieselolja. Ett malmbaserat stålverk som konkurrerar på världsmarknaden kan inte byta ut stenkolk mot något väsentligt dyrare bränsle. Kalk- och cementindustrin släpper oundvikligen ut koldioxid från kalkbränningen.

Däremot kan det omöjligt vara nödvändigt att pappers- och massaindustrin släpper ut två miljoner ton koldioxid från oljeförbränning, vilket var fallet 2005.

Industrins klimatpåverkan kommer inte bara från användningen av fossila bränslen, utan också andra så kallade F-gaser (HFC, SF<sub>6</sub> och PFC). PFC är en grupp av fluorkolväten. Den viktigaste, CF<sub>4</sub>, har en global uppvärmningspotential som i hundraårsperspektivet är 10 000 gånger starkare än koldioxid. Men det verkliga perspektivet är inte hundra år utan 50 000 år, för det är dess uppehållstid i atmosfären. Den äldre delen av Kubals aluminiumfabrik i Sundsvall är en av världens värsta utsläppare.

Miljöpartiet anser att F-gaser bör regleras i linje med freonförordningen. Minskningen ska ske med administrativa styrmedel (i huvudsak genom lagstiftning), inte med ekonomiska styrmedel eftersom målet är att utsläppen ska avvecklas helt.

Även industrisektorn har avvecklat en stor del av sitt beroende av fossila bränslen sedan mitten av 1970-talet. Utvecklingen har dock stagnerat de senaste femton åren och nya handlingsplaner behövs för att få fart på avvecklingen. Industrins totala energianvändning är däremot oförändrad. Det finns stora möjligheter att ersätta mer olja, men framför allt att minska energianvändningen så att förnybar energi kan göras tillgänglig för andra sektorer där olja behöver avvecklas. Därför föreslår Miljöpartiet följande:

- ? Koldioxidskatten fördubblas för vanlig ”lätt” industri, som inte ingår i systemet med handel med utsläppsrätter. Om en villa eller ett ålderdomshem värms med olja beskattas koldioxidutsläppet med 91 öre/öre/kg, men om en verkstadsindustri värms med olja betalar den 19 öre/kg koldioxid. Detta anser vi inte gynnar industrin i längden. Förslaget presenteras i vår skattemotion som en del av den gröna skatteväxlingen.
- ? Industrin ska kunna teckna avtal med Energimyndigheten om sänkt skatt i utbyte mot ett systematiskt arbete för att minska energianvändningen, i linje med det program för energieffektivisering (PFE) som redan finns för vissa industrier när det gäller elskatt, och i linje med vad som är vanligt i andra europeiska länder.
- ? Uppföljningen av kraven på ”ständig förbättring” inom miljöcertifieringssystemen ISO 14001 och EMAS bör utredas. Några frågor som bör utredas är ifall kravet på ständig förbättring följs upp, om företag som inte klarar detta behåller sin certifiering och om uppgifter om certifierade företag kan hållas tillgängliga. Frivillighet ska inte vara kravlöshet.

Utöver detta kan viktiga åtgärder för industrin göras inom ramen för systemet med handel med utsläppsrätter samt ett samarbete mellan klimatinvesteringsprogrammet och det nyinrättade miljöteknikrådet.

### 7.3.1 Samverkan Swentec–Klimp

Det nybildade Sveriges miljöteknikråd (Swentec) bör få en koppling till klimatinvesteringsprogrammet.

Miljötekniksektorn är en viktig näringsgren i Sverige och gör betydande bidrag till Sveriges export. Viktigt är dock att sektorn inte enbart utvecklar sin export, utan fortsätter att utveckla nya företag, produkter, processer och andra lösningar. Detta kan stärkas genom en starkare koppling mellan Swentec och klimatinvesteringsprogrammet (Klimp). Det är också ett bidrag till det framtida klimatarbetet.

Klimp aviserades första gången i budgetpropositionen för 2002 och dess syften förtydligades i 2002 års klimatpolitiska beslut. Investeringsprogrammen är till för att gynna projekt som leder till minskad klimatpåverkan. Av propositionen framgår att kostnadseffektiviteten ska utgöra en viktig bedömningsgrund för beviljande av projekt. Åtgärderna ska i första hand bedömas utifrån kostnadseffektivitetskriteriet, dvs. hur befintlig teknik billigast kan få en viss utsläppsminskning. I mindre omfattning kan åtgärder få genomföras trots en lägre kostnadseffektivitet. Nya metoder och tekniker får prövas även om kostnaderna initialt är höga för demonstrationsprojekt. Detta har sedan kommit att omfatta någon enstaka procent av medlen.

Det som är kostnadseffektivt på kort sikt är inte alltid det som är mest kostnadseffektivt på längre sikt. Det är också viktigt att beakta möjligheten att stödja utvecklingen av nya företag, produkter och metoder som kan ge utsläppsminskningar i framtiden, både i Sverige och utomlands. Riksdagen bör förtydliga att en något större andel kan och bör användas för sådana mer framtidsinriktade satsningar. Även dessa måste dock ingå i ett sammanhang som gör trovärdigt att pengarna kommer till god användning.

**Fel! Okänt namn på**

I Swentecs uppdrag ingår att främja utveckling, kommersialisering och marknadsintroduktion av miljölösningar.

Ett mer formaliserat samarbete mellan Naturvårdsverket och Swentec kring Klimp skulle kunna ge positiva synergieffekter. Det skulle främja mer långsiktiga framtidsinriktade satsningar inom utveckling, kommersialisering och marknadsintroduktion av klimatförbättrande lösningar. Framför allt skulle ett mer långsiktigt perspektiv i beviljade satsningar kunna införas.

Riksdagen bör således tydliggöra att en något större andel av Klimpmedlen kan och bör användas för mer framtidsinriktade satsningar på ny teknik, i samverkan mellan Naturvårdsverket och Swentec enligt vad som beskrivits ovan.

## 7.4 Transporter

### 7.4.1 Klimatmål för transportsektorn

För den långsiktiga trafikplaneringen ska en målbild för ett transportsystem 2020 och 2050 som uppfyller klimatmålen och andra transportpolitiska måltas fram med hjälp av backcastinganalys.

Där ska också ingå åtgärder som krävs nu och framöver för att nå målbilden. Målet bör fokusera på vilka mängder fossil CO<sub>2</sub> som släpps ut från transportsektorn som helhet och uppdelat på olika delsektorer såsom personbilar, lastbilar, sjöfart, flyg och järnväg. Målet bör kopplas till de långsiktiga mål som tidigare antagits av riksdagen samt det mål om halverad oljeanvändning i transportsektorn till 2020 som angavs i slutrapporten från Kommissionen mot oljeberoende 2006. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.



### 7.4.2 Transporthierarki

För att transportsystemet ska kunna ställas om krävs systematiska och sektorsöverskridande insatser. Det är angeläget att transportsektorns och samhällets övriga aktörer får tydliga signaler om behovet av att minska transporterna och att välja hållbara transportmedel framför ohållbara. Förvisso finns hållbarhet inskrivet i transportsektorns övergripande mål, men detta anses omfatta både ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Detta skapar en situation där den ekologiska hållbarheten sällan prioriteras. För sektorns olika aktörer kan målstyrning också vara svårt när det finns många olika mål: ett övergripande mål, sex delmål och 22 etappmål. Att någon – förutom de mest insatta politiker och tjänstemän som arbetar med detta på heltid – skulle kunna orientera sig i denna snårskog av ibland motstridiga mål ter sig osannolikt.

De val som görs i planering eller upphandling av transporter fokuserar ofta på ett specifikt mål men är sällan optimerat för att nå det övergripande målet.

Fokus för valen kan också vara ekonomiskt eller politiskt betingat eller skifta över tid beroende på vem som ska göra valet och vilka personliga prioriteringar som finns. Det finns alltid något delmål eller sektorsmål som kan användas som alibi för ett suboptimerat val.

Miljöpartiet anser att samhället tydligare måste prioritera de transportmedel som leder till det övergripande målet om klimatanpassning. Transportsektorn behöver ett stringent och användbart verktyg för att prioritera hållbara transporter. Det skulle tjäna som riktlinje för val av transportmedel för transportörer, transportköpare, allmänhet, politiker och tjänstemän. En sådan prioriteringsordning, eller hierarki, har länge använts med stor framgång inom avfallssektorn, där olika behandlingsmetoder rangordnas efter deras ekologiska hållbarhet.

En transporthierarki som bygger på transportmedlens ekologiska hållbarhet tar hänsyn till färdmedlens energianvändning, bränslets ursprung samt miljöpåverkan från utsläpp och restprodukter. Den tar även hänsyn till färdmedlets potentiella förmåga att uppnå hållbarhet. Högst upp i en sådan rangordning hamnar undvikandet av transporter, därefter gång och cykel följt av kollektivtrafik, järnväg, sjöfart och slutligen bilism och flyg.

Användningen av en sådan hierarki gör det också uppenbart att dagens utveckling är helt ohållbar. De färdmedel som befinner sig längst ned i hierarkin ökar mest, medan de som befinner sig längst upp, och som eftersträvas, minskar. Det blir också lätt att se var styrmedel bör sättas in.

Sverige bör anta en hierarki som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att ekologisk hållbarhet ska kunna nås. Grunden för en sådan hierarki måste vara de olika transportmedlens potential att vara ekologiskt hållbara. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

### 7.4.3 Trafikverkens samarbete

Klimatanpassning av transportsystemet är beroende av att samhället väljer de klimatmässigt bästa alternativen när infrastruktur för transporter ska planeras och anläggas. Idag sker ingen sådan vägning i besluten.

I stället är det upp till Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket att utan samordning föreslå vilka investeringar som ska göras. Exempelvis kan Vägverket föreslå en ny eller utbyggd väg på en sträcka där en klimatmässigt bättre lösning vore att anlägga järnväg eller utöka tågtrafiken. Vägverket har i uppdrag att följa den så kallade fyrstegsprincipen, men detta räcker inte, vilket tydligt framgår av en utredning från Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).

Inte heller de påföljande besluten hos regering och riksdag väger in om de investeringar som föreslagits av de enskilda trafikverken kan lösas på ett klimatmässigt bättre sätt. Samordningen i planering av infrastruktur mellan trafikverken måste därför förbättras avsevärt. Allra bäst vore kanske om trafikslagens planeringsenheter slogs ihop till ett gemensamt trafikplaneringsverk så att rationella bedömningar utan konkurrens mellan trafikverken kan ske. Ett arbete bör genast igångsättas för att utreda och föreslå hur trafikver-

Fel! Okänt namn på

kens samarbete kan förbättras i detta hänseende. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### **7.4.4 Kapacitetsökning i järnvägsnätet**

Järnvägen utgör en grundbult för lång- och kortväga resande i ett klimatanpassat transportsystem. Kapaciteten hos det nuvarande järnvägsnätet är emellertid för låg för att möjliggöra den trafikökning som krävs när allt fler person- och godstransporter förs över från bil och flyg till järnväg. Den nu gällande framtidsplanen har slagit fast en investeringsnivå i järnvägens infrastruktur som är högre än någonsin, men ambitionen är alltför låg. För att transportsektorn ska kunna nå de långsiktiga klimatmål som riksdagen har antagit för Sverige som helhet, måste de fossilt drivna vägtransporterna halveras till 2020, och flygets kapacitet stanna vid dagens nivå. Samtidigt visar prognoserna över transportbehovet – eller transportönskemålet, vilket är en mer adekvat term i sammanhanget – att detta fortsätter att öka. För att klara denna ökning av transporter måste järnvägens kapacitet för både gods- och persontransporter fördubblas fram till 2020. Regeringens uttalade ambition i budgetpropositionen, att en större andel av infrastrukturinvesteringarna i framtiden ska gå till utbyggnad av vägar, strider helt mot klimatanpassningen av transportsystemet. Istället måste investeringarna i järnvägens kapacitet kraftigt öka. En snabb utbyggnad och upprustning av järnvägens infrastruktur pågår för närvarande. Investeringsnivån de närmaste åren kommer att ligga på 11–12 miljarder kronor årligen. Om inga nya beslut fattas kommer den dock åter att sjunka successivt till cirka 7–8 miljarder kronor årligen efter 2010. Ambitionen bör vara en fortvarig investeringsnivå på 12 miljarder kronor årligen åtminstone fram till 2020. Finansiering ska ske främst genom anslag. För att säkerställa en fortsatt hög investeringsnivå bör arbetet med en utökad och förlängd infrastrukturplan för järnvägar omedelbart igångsättas och beslut tas senast 2008. Investeringsnivån under åren 2009–2015 bör höjas med minst 25 miljarder kronor jämfört med nuvarande plan. Därmed utökas planen 2004–2015 från 107,6 till minst 132,6 miljarder kronor i 2004 års prisnivå. Planen förlängs också till 2020 med investeringsnivå 2016–2020 på minst 60 miljarder kronor i 2004 års prisnivå. Inom den utökade ramen ska satsningar prioriteras på bl.a. kapacitetsutbyggnad i storstadsområdena, Norrbotniabanan och Götalandsbanan. Som ett första steg i säkerställandet av investeringsnivån bör anslaget till järnvägsinvesteringar höjas med 1 000 miljoner kronor 2009.

#### **7.4.5 Järnvägens infrastruktur ett riksintresse**

Infrastrukturprojekt är förenade med omfattande planerings- och tillståndsprocesser. Dessa är i många avseenden nödvändiga för att eliminera eller minimera projektens störningar för allmänheten och miljön. Det finns emellertid även problem. Ett sådant är att kommunerna har möjlighet att försena eller till och med förhindra utbyggnaden av järnvägar inom kommungränserna. I exempelvis Lerum har utbyggnaden av järnvägsnätet stoppats av kommunala intressen, trots att en utbyggnad av spåren genom Lerum är helt nödvändig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet i hela Västra Götaland. Kom-



munernas möjlighet att stoppa klimatmässigt motiverad utbyggnad av järnvägar bör begränsas genom att sådana projekt klassas som riksintresse. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag till hur så kan ske. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### **7.4.6 Säkra banunderhållet**

Att bygga ut kapaciteten på järnvägsnätet får inte innebära att underhållet av banorna eftersätts. Så är fallet idag. Banverket saknar medel för att underhålla banorna i hela landet och tummar därmed på både säkerhet, punktlighet och tillförlitlighet. Fram till 2015 saknas cirka åtta miljarder kronor i Banverkets budget för underhåll. För att spara dessa pengar görs nu nedskärningar i banunderhållet i hela landet. Verket försöker begränsa besparingseffekterna på de mest högtrafikerade linjerna. De största besparingarna kommer att göras på så kallade lågtrafikerade banor. Banverket har identifierat 55 banor från norr till söder som kommer att läggas ned eller få kraftigt minskat underhåll – vilket i sig är början på nedläggning. Bland dessa återfinns till exempel Bohusbanan, Kinnekullebanan, Stångådals- och Tjustbanan, Västerdalsbanan och många andra banor som används och har stor utvecklingspotential. När vi vet att järnvägens kapacitet måste öka, är det kontraproduktivt att lägga ned vissa banor på grund av bristande anslag till underhåll. Banverkets anslag bör därför justeras så att banunderhållet kan säkras. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### **7.4.7 Kompletteringar i befintlig infrastruktur för godstransporter**

En av de viktigaste åtgärderna för att kunna öka godstransporter på järnväg är att bygga ett strategiskt nät av omlastningsstationer mellan järnväg och andra transportmedel, så kallade kombiterminaler. Detta skulle göra det möjligt att öka intermodaliteten, det vill säga omlastningen av gods mellan olika trafikslag, vilket skulle gynna godstransporter på järnväg. En utredning pågår för närvarande där ett sådant nät av kombiterminaler ska föreslås. Utredningen kommer att presenteras under 2007. Under tiden finns dock behov av att komplettera den befintliga infrastrukturen kring omlastningsstationer. Det handlar om nya plattformar, växlar, stickspår och andra mindre anläggningar som kontinuerligt behöver byggas för att släppa in mer gods på järnvägsnätet. Banverkets anslag räcker inte till detta i dag, vilket medför att godstrafikökningen försenas och många transportköpare som skulle vilja frakta på järnväg tvingas hitta andra transportsätt. Banverkets anslag bör justeras så att det möjliggör för mindre kompletteringar av befintlig infrastruktur för intermodala godstransporter. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### **7.4.8 Banverkets administration**

Administrativt arbete är en nödvändighet för att en verksamhet ska fungera effektivt. Regeringen har i budgetpropositionen föreslagit att anslaget till

Fel! Okänt namn på

Banverkets administration ska minskas med 50 miljoner kronor per år. Besparingen har beräknats schablonmässigt, något underlag som visar att en sådan besparing kan göras utan att påverka säkerhet och kvalitet föreligger inte. Miljöpartiet anser att en sådan schablonmässig och illa underbyggd besparing kan få negativa konsekvenser. Banverkets anslag för administration bör bibehållas på 2006 års nivå. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### 7.4.9 Ändrat utdelningskrav och bolagsordning för SJ AB

Förbättrad infrastruktur och ökat underhåll kommer dock inte att räcka för att järnvägen ska utvecklas och bli tillgänglig. Staten måste också ta ett större ekonomiskt ansvar för att persontrafiken upprätthålls. De senaste åren har utvecklingen av tågtrafiken varit mycket glädjande. Resandet med tåg ökar kraftigt. Men siffrorna visar inte hela sanningen. Hela ökningen kan tillskrivas en ökad pendling med regionala tåg. Det långväga resandet med tåg har inte ökat de senaste decennierna.

Rikstrafiken har i uppdrag att ge underskottstäckning för företagsekonomiskt olönsam men samhällligt angelägen kollektivtrafik som de regionala trafikhuvudmännen annars inte skulle ha råd att bedriva. Anslagen till upphandling av sådan trafik är dock små, för närvarande 400–500 miljoner kronor per år. Den upphandlade trafiken är därför begränsad och på längre sikt är även den befintliga trafiken på många håll hotad.

Tågtrafiken utanför de mest trafikerade stråken är därför gles och ofta av dålig kvalitet. Ofta hänger den också under ett ständigt nedläggningshot. Detta är ett oacceptabelt förhållande. En utbyggd och väl fungerande tågtrafik är helt central för att transportsystemet i stort ska kunna klimatanpassas och bli hållbart. Statens utdelningskrav på SJ måste ses över och bolaget måste även få ett transportpolitiskt uppdrag.

På det regionala planet har järnvägen också stor potential för ökad trafik, i synnerhet med den pågående regionförstoringen. Det finns emellertid konflikter mellan en del av regionernas trafikhuvudmän och SJ. Den trafik SJ bedriver styrs för närvarande utifrån ägarens enda krav på SJ: en tioprocentig avkastning på kapitalet. Denna strävan efter vinstoptimering kan vara svår att förena med den trafik regionerna vill ha och är beredda att betala för.

Trafiksatsningar måste också göras på det småskaliga järnvägsnätet så att tågen går där folk bor och så att man kan öka utbudet av ändamålsenliga samt prisvärda tågtransporter. Det regionala inflytandet och bestämmandet över järnvägsnätet och trafiken på spåren måste stärkas.

Järnvägsnätet och trafiken är av central betydelse för det framtida hållbara transportsystemet. Miljöpartiet anser att staten måste ta ett större ekonomiskt ansvar för trafiken. Detta kan delvis och på kort sikt ske genom att statens utdelningskrav på SJ förändras för den del där bolaget har monopol och att bolaget får ett transportpolitiskt uppdrag. Bolaget måste ges direktiv som ökar incitamentet att öka det långväga resandet med tåg. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### 7.4.10 Återinför trängselavgifter i Stockholm

Trafiken i städerna blir alltmer intensiv, framför allt ökar last- och personbilstrafiken. Denna tar stort utrymme och orsakar försämrad miljö på alla plan. Igenkorkade vägar och gator, hälsoproblem och undanträngning av fotgängare och cyklisterna är några exempel, förseningar för kollektivtrafiken är ett annat. I Stockholm genomfördes under 2006 ett försök med trängselskatter i innerstaden. Resultatet av utvärderingen visar att åtgärden var mycket lyckad. Bokstavligen över en natt minskade biltrafiken med över 20 %, utan några påtagliga negativa konsekvenser. Trängseln och köerna i Stockholmstrafiken halverades tidvis och halterna av miljö- och hälsofarliga ämnen från biltrafiken minskade dramatiskt. Vid folkomröstningen i Stockholms stad den 17 september 2006 röstade 51,3 % ja till fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm medan 45,5 % röstade nej. Miljöpartiet anser att trängselskatterna i Stockholm bör återinföras senast den 1 april 2007. Dessutom bör trängselskatt införas i andra större städer, förutsatt att det – som i Stockholm – finns ett folkligt stöd. En lagändring bör också genomföras som gör det möjligt för kommuner att införa trängselavgifter utan riksdagsbeslut. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### 7.4.11 Statligt stöd till utbyggnad av spårburen trafik i städer

Försöket med trängselavgifter i Stockholm visade med all tydlighet hur viktigt det är med en utbyggd och effektiv kollektivtrafik för att människor ska kunna transportera sig mellan olika hållpunkter när intresset för att åka bil minskar. Även ur klimatsynpunkt ger utbyggnaden av kollektivtrafiken hög utdelning och intresset bör koncentreras till kostnadseffektiva linjesystem som har den högsta miljöeffekten per satsad krona. Mest effektivt och klimatvänligt är den spårburna trafiken.

På många håll i världen byggs det nu spårvägar i större städer som aldrig förr. Dessvärre är Sverige långt efter i utvecklingen. En viktig anledning till detta är att kommunerna inte har råd att bygga ut spårvägar och på den statliga sidan saknas en myndighet som ansvarar för lokala spårvägar. Kommunerna kan inte få något ekonomiskt eller praktiskt stöd från staten i denna fråga. Miljöpartiet anser att Banverket bör ges ett sådant ansvar. Det ökade ansvaret bör åtföljas av ett ökat anslag för statligt stöd till infrastrukturinvesteringar och spårvägsfordon. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Det finns ett antal lämpliga projekt som har någon grad av mognad, det vill säga att ett projekt har förekommit ofta i debatter och allmänt accepterats. Dessutom har frågan som regel utretts med olika grader av färdiga förslag. Störst mognad har sådana projekt där det redan finns en befintlig spårväg som är mycket lätt att förlänga jämfört med att starta en helt ny spårväg.

För att den beskrivna utbyggnaden av modern spårväg i Sverige ska kunna genomföras krävs att staten inför stöd till investeringarna, lämpligen 80 procent för infrastruktur inkl serviceanläggningar samt 50 procent för fordon.

Den ledande spårvägsexpertisen i Sverige anser att det finns goda möjligheter att få igång flera spårvägslinjer inom de närmaste åren. De gör en upp-

#### Fel! Okänt namn på

delning i tre grupper, först projekt som kan realiseras snabbt, därefter projekt som tar ytterligare några år att realisera.

A–D, 1–3 år.

- A. Stockholm: Förlängning av Djurgårdslinjen till Centralen, cirka 1 kilometer. Kostnad cirka 50 miljoner kronor.
- B. Norrköping: Förlängning till Ringdansen, cirka 3,2 kilometer. Kostnad cirka 120 miljoner kronor.
- C. Göteborg: Operalänken, cirka 0,8 kilometer. Kostnad cirka 100 miljoner kronor.
- D. Göteborg: Norra älvstranden, cirka 3 kilometer. Kostnad cirka 350 miljoner kronor.

E–I, 3–5 år.

- E. Stockholm: Linje 4, cirka 11,9 kilometer. Kostnad cirka 480 miljoner kronor.
- F. Stockholm: Linje 7 förlängs från Centralen till Hornsberg, cirka 3,1 kilometer. Kostnad cirka 125 miljoner kronor.
- G. Malmö: Linje 2, cirka 10,5 kilometer. Kostnad cirka 450 miljoner kronor.
- H. Malmö: Linje 5, cirka 11,5 kilometer. Kostnad cirka 460 miljoner kronor.
- I. Stockholm: Odenplan–Nya Karolinska, cirka 0,8 kilometer. Cirka 50 miljoner kronor.

J–K, 5–10 år.

- J. Helsingborg: cirka 1 350 miljoner kronor.
- K. Jönköping: cirka 500 miljoner kronor.

Det totala anslagsbehovet för denna satsning uppgår till cirka 320 miljoner kronor per år under tio år, vilket borde vara hanterbart. Om vi ser enbart till de närmaste fyra åren och tar med A–D samt 10 procent för projektering för E–K hamnar behovet runt 630 miljoner kronor för de närmaste fem åren, eller cirka 125 miljoner kronor per år, vilket torde vara fullt acceptabla nivåer under de kommande åren.

#### 7.4.12 Förenklingar för infrastrukturinvesteringar i spårväg

Att bygga en kommunal spårväg är idag förenat med en tidsödande process som i princip gör investeringarna omöjliga. Enligt Banverket måste man söka tillstånd till en järnvägsplan, om man ska ändra eller bygga ett nytt spår som är längre än 100 meter. Denna järnvägsplan är ungefär som en vägplan, utformad för att ge skydd för grannintressen och miljön när ny infrastruktur ska byggas i känsliga miljöer. Detta försenar spårvägsbyggen med flera år och fördyrar införandet av spårvägar. Inom planlagt område borde det dock räcka med detaljplaneförfarandet för en ny spårväg, eftersom det redan ingår i miljöprövningen. Miljöpartiet anser därför att tvånget med en järnvägsplan för inomkommunala spårvägar bör avskaffas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Ytterligare ett problem med dessa prövningar är att endast det nya provas men det jämförs inte med det gamla dåliga. Detta betyder att om det nya innebär störningar men totalt sett är bättre än det gamla får man inte realisera det nya. Man kan säga att det goda har blivit sin egen fiende. Det krävs en

lagändring av PBL innebärande att en vägning ska ske mot det gamla. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### **7.4.13 Rikstrafikens anslag för tågtrafik**

Under perioden 2007–2009 anslår regeringen knappt 100 miljoner kronor till Rikstrafikens upphandling av olönsam trafik. Av anslaget år 2005, vilket uppgick till 831 miljoner kronor, användes 385 miljoner kronor (46 procent) till upphandling av tågtrafik, 69 miljoner (8 procent) till busstrafik, 242 miljoner (29 procent) till färjetrafik och 126 miljoner (15 procent) till flygtrafik. I vårbudgeten 2006 anslög den dåvarande regeringen på Miljöpartiets initiativ ytterligare 100 miljoner kronor som avsåg bidrag till interregional kollektivtrafik med tåg.

Således ska upphandlingen av tågtrafik 2006 uppgå till cirka 485 miljoner kronor. Historien visar dock att Rikstrafiken tidigare har skurit ned på upphandlingen av tåg för att kunna öka upphandlingen av flyg. Under 2006 och 2007 förhandlas också Gotlandsbolagets avtal för färjetrafiken till Gotland, vilket är en mycket osäker upphandling som kan sluta med ökade kostnader för staten. I detta läge anser Miljöpartiet att det är av stor vikt att anslagen till upphandling av tågtrafik och buss inte äventyras av förändrade prioriteringar inom Rikstrafiken. Anslagen till upphandling av tågtrafik under 2007–2009 bör uppgå till minst 485 miljoner kronor. Detta anslag ska vara fredat mot kostnadsökningar inom upphandlingen av andra trafikslag. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### **7.4.14 Införande av kilometerskatt**

Den viktigaste åtgärden för att få över mer gods på järnväg är att låta lastbilstrafiken betala en större del av de kostnader trafiken orsakar för samhället i form av minskad trafiksäkerhet, vägslitage, klimatpåverkan och hälsofarliga utsläpp. Ökningen av godstransporter på väg måste begränsas och transporterna på sikt minska kraftigt för att transportsystemet ska bli hållbart. I det sammanhanget bör den tunga lastbilstrafikens skattebetalning baseras på vilken sträcka fordonet kör och fordonets vikt och andra egenskaper hos det individuella fordonet. Detta kan uppnås genom att införa en så kallad kilometerskatt på lastbilstrafiken. Detta innebär höjda kostnader för vägtrafiken och underlättar för en övergång till järnvägstrafik och utökade kombitransporter. Kilometerskatten bör utformas så att effekterna för regioner och branscher blir rimliga. En sådan kilometerskatt bör införas för tung lastbilstrafik från 1 januari 2010. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### **7.4.15 Minskad maximivikt för lastbilar**

Varje transport är förenad med miljöpåverkan oavsett vilket färdmedel som används. Men därmed inte sagt att alla transporter har lika stor påverkan på miljön – vissa transporter påverkar omvärlden mer än andra. Den fråga som hamnat mest i blickfånget är transporternas utsläpp av koldioxid och påverkan på klimatet, och i det avseendet finns det mycket stora skillnader mellan

## Fel! Okänt namn på

transportslagen. Lastbil och flyg tillhör de transportslag som ger störst klimatteffekt medan järnvägstransporter och sjöfart har liten påverkan.

Samhället fraktar alltmer gods och alltmer av dessa transporter sker med lastbil. Idag trafikeras Sverige av över 100 000 lastbilar och godsmängderna på väg ökar ständigt. Det orsakar stora samhällskostnader genom vägslitage, hälsoproblem, klimatförändring, olyckor och trängsel. Det enda som idag talar till lastbilarnas förmån är marknadspriset. Genom att lastbilarna inte betalar sina fulla kostnader är transportererna billiga för transportköparna.

Det finns idag en bred enighet kring behovet att flytta över godstransporter från lastbil till järnväg. Behovet av en sådan överflyttning av transporter till järnväg hålls ofta fram av politiker. Hos myndigheter och institutioner är det ett ständigt återkommande ämne.

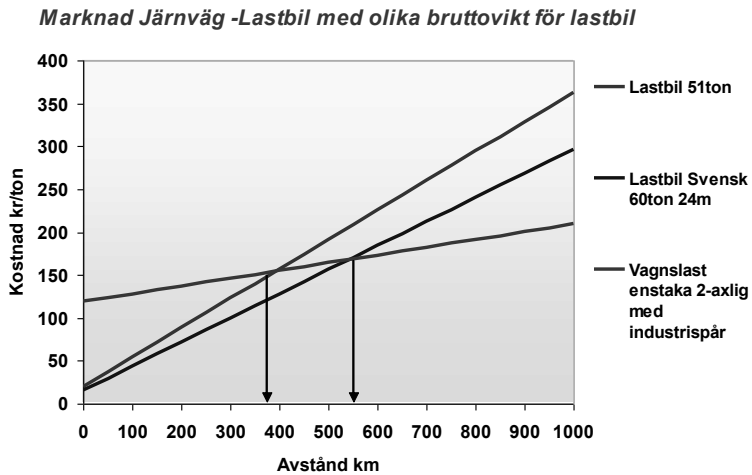
Men besluten uteblir. Det är uppenbart att det mest effektiva sättet att åstadkomma en överflyttning är att ändra kostnadsbalansen mellan järnväg och lastbilar. Men när det kommer till kritan är det få politiker som har tillräckligt mycket råg i ryggen för att kräva att lastbilstransporter ska betala sina egna kostnader, och därmed bli dyrare.

Ett starkt komplement till ovan nämnda kilometerskatt är att ta bort det svenska undantaget från EU:s maximivikt på lastbilar. I de flesta EU-länder får lastbilar ha en högsta bruttovikt på 44 ton och en totallängd av maximalt 18 meter. I Sverige får fordonen sedan 1997 väga upp till 60 ton och ha en längd av 25,25 meter.

I debatten om lastbilarnas maximivikt hävdas ofta att det blir fler lastbilar om gränsen för maximivikten sänks. Detta resonemang utgår dock från att alla transporter måste ske med lastbilar, som om lastbilstransporter inte har konkurrens av andra trafikslag. Fakta visar emellertid att järnvägens konkurrenskraft ökar när lastbilarnas maximivikt minskar. Med en sänkt gräns skulle järnvägen kunna konkurrera på kortare sträckor än vad den kan idag.

När Sverige under 1980-talet höjde den tillåtna vikten från 51 ton började godset att flytta över från järnväg till lastbil. Brytpunkten för det avstånd där transporter med järnväg blev billigare än lastbil förflyttades nästan 200 km, vilket gör att järnvägen idag har svårt att konkurrera på avstånd under 550 km.

Fel! Okänt namn på



Grafen anger hur järnvägens konkurrensförmåga försämrades när Sverige ökade lastbilars maximivikt från 51 till 60 ton. Vid en maximivikt på 51 ton hade järnvägstransporterna en kostnadsfördel vid transporter över 37 mil. När maximivikten höjdes till 60 ton flyttades brytpunkten till 55 mil. Källa: Bo-Lennart Nelldal KTH, Stockholm.

Ett annat skäl att sänka lastbilarnas maximivikt är de stora samhällskostnader och trafikproblem som orsakas genom lastbilarnas vägslitage. Enligt Vägverkets sektorsrapport 2003 orsakar en fullastad 60-tonns långtradare samma slitage på vägbanan som 75 000 personbilar. Slitaget minskar förhållandevis mycket när fordonens maximivikt minskas. American Highway Association uppskattar att en 38-tonns lastbil orsakar samma slitage som 9 600 personbilar.

Fordonens längd påverkar också dimensioneringen av vägnätet genom att större och tyngre fordon kräver förstärkning av broar, större svängradier i korsningar etc. Hela vägsystemet måste förstärkas och underhållskraven ökar. Om maximivikten sänktes skulle det kunna bli billigare att anlägga nya vägsträckor där detta krävs.

Det generella svenska undantaget från EU:s maximivikt bör tas bort på sträckor där järnväg och sjöfart utgör alternativ. Om den högsta tillåtna vikten sänks från 60 till 40 ton – vilket är den vikt som tillåts inom resten av EU – kommer järnvägen att lättare kunna återta förlorade marknadsandelar samtidigt som vägarna blir bättre och de samhällsekonomiska kostnaderna för underhåll och anläggning av vägar, olyckor och hälsoproblem minskar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### 7.4.16 Krav på fordonsindustrin

Person- och lastbilar står för över 30 procent av Sveriges klimatpåverkan, och det är den enda sektor där utsläppen ökar. Prognoser pekar också på att ökningen kommer att fortsätta, även med en den försäljningsökning av miljöbilar som pågår. Grundproblemet är att trafikmängderna ökar fortare än den

#### **Fel! Okänt namn på**

inhemska framställningen och importen av förnybara bränslen. Ett annat problem är att Sverige har en i internationella sammanhang mycket bränsleslukande bilflotta. Detta beror i sin tur på att Sverige har förmånsregler för tjänstebilar som gynnar de tunga och energikrävande bilar som tillverkas av Volvo och Saab.

Idag finns inga formella krav på fordonsindustrin vad gäller bilarnas klimatpåverkan. Inom EU finns en frivillig överenskommelse där bilindustrin har åtagit sig att minska de genomsnittliga utsläppen av koldioxid från fordonen från 164 till 120 gram per kilometer till år 2012. Som jämförelse kan nämnas att genomsnittet i Sverige år 2005 var 199 gram per kilometer, och att genomsnittet bland Ericssons tjänstebilar var över 240 gram samma år.

Allt tyder dock på att den europeiska bilindustrin inte kommer att kunna uppfylla målet. Den svenska fordonsindustrin är dessutom långt bakom den i resten av EU. Miljöpartiet anser därför att regeringen bör ges i uppdrag att utforma ett mål för genomsnittligt utsläpp av fossil koldioxid från de fordon som säljs i Sverige. Målet bör överensstämma med det mål om en halvering av trafikens oljeanvändning till 2020 som antogs i slutrapporten från Kommissionen mot oljeberoende.

#### **7.4.17 Statens upphandling av miljöfordon**

Staten bör föregå med gott exempel och i högsta möjliga mån bidra till en minskad klimatpåverkan. En viktig del i detta är att kontinuerligt öka andelen miljöfordon i statens upphandling. Från år 2010 bör alla bilar som köps in av staten vara miljöbilar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### **7.4.18 Nationellt biogasprogram**

Användningen av etanol som drivmedel i personbilar har ökat kraftigt i Sverige under de senaste åren. Detta lämnar ett viktigt bidrag till minskad klimatpåverkan, men är ändå bara början. Fler och mer förnybara bränslen behövs för att minska oljeanvändningen. Nästa steg i denna utveckling är att utnyttja biogas. Potentialen för användning av biogas är mycket stor och bör utnyttjas bättre. Det finns möjligheter för nästan varenda kommun i Sverige att ha egna biogasanläggningar där man använder till exempel restprodukter från reningsverken.

Sverige ska bli först i världen att anta ett nationellt biogasprogram, som täcker såväl anläggningar som tankställen och fordonsstöd. Ett uppdrag bör ges senast 1 april 2007 till en delegation, enligt nedan, att utarbeta ett program som syftar till att ta tillvara den potential till biogasproduktion som finns inom landet.

En satsning på biogas bör bland annat, enligt Rivstart för en ny klimatpolitik, omfatta utveckling, demonstration och kommersialisering av till exempel storskalig biogasproduktion från gödsel, halm, livsmedelsrester etc. samt för distribution av biogas. Med tanke på de stora summor det är frågan om kan man överväga investeringar även i andra icke-etanolbränslen, från svartlutsförgasning eller biobränsleförgasning.



## Fel! Okänt namn på

En strategi för ett nationellt biogasprogram bör vara att bygga upp öar av biogas för buss, taxi etc, med syfte att avståndet mellan dessa öar inte ska vara alltför stort.

Ett annat strategiskt element är snabb uppbyggnad av mackar i till exempel Stockholm och på ställen mellan de nämnda biogasöarna. Det är en nödvändig infrastruktur, utan vilken biogasen inte kan bli av någon betydelse.

Enligt tyska studier motsvarar potentialen för produktion av biogas i Tyskland ca tio gånger dagens fossilgaskonsumtion i landet. Råvaror för produktionen kan komma från bl.a. jordbruk, skogsbruk, livsmedelsberedningsindustri, storkök, avloppsreningsverk. Enligt en rapport från Naturvårdsverket 2005 kan rötning av biogas minska koldioxidutsläppen med 1,5 miljoner ton.

Biogasteknik kan också bli mycket stort internationellt och kan generera exportintäkter för svensk industri, och jobb.

EU-kommissionen presenterade i februari 2006 en EU-strategi för bi drivmedel. En svensk satsning bör beakta EU:s strategi och dess följdverkningar, men inte invänta dessa. Tvärtom kan en svensk satsning påskynda och påverka EU:s strategi.

En sådan satsning skulle beröra flera myndigheter, då särskilt Jordbruksverket och Naturvårdsverket vad gäller produktion, Vägverket och Naturvårdsverket vad gäller distribution. Huvudansvarig föreslås vara Vägverket. Befintliga program som klimatinvesteringsprogrammet och landsbygdsutvecklingsprogrammet kan beröras.

Eftersom den lokala/regionala nivån är så viktig behövs också en stark lokal initiativkraft, vilket visat sig fungera genom LIP/Klimp.

Institutionellt innebär detta bl.a.:

- ? En delegation för att identifiera möjligheter och lösningar. Där ska finnas företrädare för Biogasföreningen, Petroleuminstitutet, miljö- och konsumentorganisationer, fordonsindustrin, jord- och skogsbrukets organisationer m.fl.
- ? Fyra regionala samordnare för att stimulera och samordna lokala, regionala och regionalt förankrade nationella insatser.
- ? Instruktioner till berörda myndigheter att prioritera biogas som fordonsmedel.
- ? En delegation för bränslebyte föreslås bildas, bestående av företrädare för Biogasföreningen, Petroleuminstitutet, miljö- och konsumentorganisationer, fordonsindustrin m.fl.
- ? Klimp förlängs och utökas.
- ? Investeringsbidrag för biogasmackar, hanteras av Vägverket.
- ? Investeringsbidrag för produktion av biogas, storskalig (som Linköping).
- ? Investeringsbidrag, bidrag för fordonsflottor.
- ? Teknikutvecklingsstöd till anläggningar för gårdsbaserad biogas i olika storlekar.
- ? Fortsatt stöd till investeringar i tankställen för biogas.
- ? Stöd till effektivisering av befintligt biogasanläggningar.
- ? Skattestimulans till efterhandskonvertering av fordon till biogas.
- ? Skattestimulans till inköp av biogasdrivna fordon.

**Fel! Okänt namn på**

- ? Prioritering av biogasfordon i statlig fordonsupphandling (detta samt ovanstående i syfte att säkra inköp av 10 000 fordon per år, Volvos gräns för att fortsätta produktionen).
- ? Prioritering av biogas inom ramen för stödprojektet Gröna Bilen – under förutsättning att det finns svensk fordonsindustri.
- ? Mackar vid reningsverk, investeringsbidrag och eventuella driftbidrag.

Därutöver behövs ett understödande utredningsarbete för:

- ? kartläggning av biogasproduktions potential i ett optimalt utnyttjande av befintlig råvara och livscykelanalyser,
- ? systemstudier av hur lagring av gas kan göras billigare, hur överskott och underskott ska hanteras och hur metanläckage minimeras,
- ? systemstudier av möjligheter att göra flytande bränsle av biogas,
- ? utvecklande av synergier mellan biogasproduktion och andra mål för miljö och jordbrukspolitik: minskade utsläpp av dikväveoxid, minskade kostnader för handelsgödsel (då denna kan ersättas med jäsningsresterna) och minskad övergödning.

Dessa läggs ut på lämpliga myndigheter såsom Energimyndigheten, Jordbrukstekniska institutet och Naturvårdsverket eller på externa konsulter.

Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### **7.4.19 Satsning på gång och cykel**

Idag är det i hög grad bilisternas behov som styr var och hur vägar anläggs och deras utformning. Detta gäller hela det allmänna vägnätet, men särskilt utanför tätbebyggda områden där vägar och broar ofta saknar vägren för gående eller cyklister. Den som vill transportera sig på annat sätt än med bil gör det ofta med livet som insats. Denna situation begränsar möjligheterna att utnyttja vägnätet för andra, exempelvis cyklister, gångtrafikanter och kollektivtrafik. Sverige saknar en strategi för hur användningen av cykel ska underlättas.

En översyn behöver göras av de kriterier som används vid utformning av vägar med målet att vägarna görs mer tillgängliga för alla trafikanter. En viktig del i detta är att utveckla en nationell strategi för hur möjligheterna att använda cykel på det allmänna vägnätet ska underlättas. Vägverket har nyligen fått i uppdrag av den förra regeringen att utarbeta och föreslå en nationell cykelstrategi. I denna bör det ingå ett mål, med återrapporteringskrav, för ökad andel cykeltrafik av den totala andelen persontrafikresor. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### **7.4.20 Ökad utbyggnadstakt av kameror för hastighetsövervakning**

Automatisk hastighetskontroll med kamera, ATK, är kostnadseffektivt och minskar personskadaolyckor. Fasta kameror finns idag uppsatta på specifika vägavsnitt. Erfarenheter från Sverige och andra länder visar att ATK är den enda övervakningsmetod som på ett mer bestående sätt sänker medelhastig-

heten. De lägre hastigheter som är ett resultat av hastighetsövervakningen bidrar också till en minskad klimatpåverkan – att sänka hastigheten på vägarna är den överlägset mest kostnadseffektiva åtgärden för att minska transportsektorns utsläpp av koldioxid.

Miljöpartiet anser att utbyggnaden av kameror för hastighetsövervakning bör öka. Åren 2007–2009 bör ytterligare 450 kameror sättas upp längs de vägar där detta är mest motiverat ur säkerhetssynpunkt. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

#### 7.4.21 Flygskatt

Riksdagen beslutade i juni 2006 att införa en skatt på flyg. Regeringen be- myndigades att så snart notifiering skett hos EU besluta om datum när skatten skulle träda i kraft. Motivet till att skatten införs är att även flyget ska börja betala för de kostnader som det förorsakar miljön, framför allt climateffekterna. Flygets climateffekter är större än för alla andra trafikslag i förhållande till utfört transportarbete. Reguljärt inrikesflyg orsakar en växthuseffekt som är cirka 1,7 gånger större än en genomsnittlig bil med en resande. Reguljärt utrikesflyg orsakar växthuseffekter i storleksordningen 1,25 till 1,5 gånger en bil med en resande. Lågprisflyget och charterflyget orsakar växthuseffekter som ligger något under (ca 80 procent) en genomsnittlig bil med en resande. Med fler resande i bilen orsakas klart lägre växthuseffekter än med flyg. Jämfört med buss är flygets utsläpp flerdubbelt högre. En genomsnittlig passagerare i inrikes flygtrafik orsakar exempelvis en växthuseffekt som är ungefär sex gånger högre än vid resa i en buss med 50 procents beläggning. Resor med tåg orsakar en närmast försumbar växthuseffekt.

En beskattning av flyget kan ha två slag av miljöeffekter. För det första kan den leda till att flyget blir dyrare i förhållande till andra trafikslag och därmed att vissa resor ställs in eller flyttas över till andra trafikslag. I så gott som samtliga fall leder detta till minskad klimatpåverkan. En annan form av miljöeffekt erhålls om skatten också leder till att de flygresor som ändå genomförs görs med minsta möjliga utsläpp. Det finns flera möjligheter att förbättra flygets miljöeffektivitet: genom teknisk utveckling av motorer, lättare plan, fler stolar i planen och en högre platsbeläggning.

Det optimala sättet att låta flyget ta sitt miljöansvar vore antingen en skatt på flygbränsle eller att flyget inlemmas i systemet med handel med utsläppsrätter. Dessa styrmedel har potential att påverka såväl valet av trafikslag som flygets miljöeffektivitet. Tyvärr kan det dröja ganska länge innan någon av dem kan genomföras. Det pågår ett arbete inom EU i syfte att inlemma flyget i handeln med utsläppsrätter. Mycket talar dock för att detta kan komma att ske tidigast när nästa handelsperiod inleds 2013. Sverige bör verka för att det om möjligt kan ske tidigare.

En annan möjlighet, som kan gå snabbare, är att införa en skatt på flygbränslen. Detta är dock inte problemfritt, då möjligheten dels begränsas av internationella avtal, dels kan leda till undandragande i form av ekonomitankning i andra länder som ännu inte infört en skatt. Miljöpartiet föreslår att en bränsleskatt för inrikesflyget snarast införs.

## Fel! Okänt namn på

I avvaktan på att andra, mer optimala, styrmedel kan bli verklighet har riksdagen beslutat att införa en flygskatt i form av en fast summa per flygbiljett, differentierad för inom- respektive utomeuropeisk trafik. Miljöpartiet anser att denna skatt kan leda till en övergång till mindre miljöförstörande trafikslag som bil, buss eller tåg. Enligt SIKAs beräkningar skulle flygskatten kunna innebära en årlig minskning av koldioxidutsläppen med 100 000 ton. Lika viktigt är att den tydligt skulle signalera för marknadens aktörer att statsmakterna ser allvarligt på flygets miljöpåverkan och är beredda att göra något åt den.

När den borgerliga regeringen nu aviserat att den vill upphäva beslutet om flygskatt, kan det av marknaden inte uppfattas på annat sätt än att det nu åter är fritt fram att planera för en fortsatt expansion av flyget, vilket kommer att orsaka kraftigt ökade skador på klimatet. Detta är i hög grad en oansvarig politik. Miljöpartiet kräver därför att flygskatten, i avvaktan på att mer utvecklade styrmedel kan realiseras, ska vara kvar och snarast träda i kraft på det sätt som riksdagen har beslutat.

## 7.5 Jordbruk

### 7.5.1 Utredning om jordbrukssektorn

Jordbruket svarade enligt STEM/NV 2002 för ca 13 procent av Sveriges samlade utsläpp. Detta avser utsläpp av metan och lustgas, dvs. från djur, gödsel, mark och vatten. Siffran inkluderar inte utsläppen från jordbrukets användning av el och diesel, än mindre produktionen av handelsgödsel (som inte sker i Sverige).

Metan bildas som en naturlig del genom idisslarnas ämnesomsättning. I Sverige svarar boskapsskötseln för ca 50 procent av dagens antropogena metanutsläpp. En mer politiskt påverkbar del sker från gödselhanteringen. Dikväveoxid (lustgas) avgår främst från kväveberikade jordbruksmarker och jordbruket står för ca 2/3 av de svenska antropogena utsläppen.

Enligt myndigheterna har utsläppen från jordbrukssektorn minskat successivt sedan 1990 främst på grund av att jordbrukets omfattning och då särskilt djurhållningen minskat. Minskningen inom sektorn har varit ca 8 procent. Myndigheterna uppskattar att den minskningen kan ungefär fördubblas till 15,6 procent till år 2010. En viktig anledning är att antalet nötkreatur beräknas minskas med nästan en fjärdedel. Beräkningen bygger på uppskattade konsekvenser av ändringar i jordbrukspolitiken, inte av särskilda insatser mot jordbrukets växthusgasutsläpp. Myndigheterna har inte vågat göra någon prognos för perioden efter 2010 på grund av stora osäkerheter.

Jordbruket kan komma att påverkas mycket av klimatrubbningar. Förändringar inom jordbruket kan också bidra till framtagning av alternativ till fossila bränslen och till direkta minskningar av växthusgasutsläppen. T.ex. släpps dikväveoxid ut i mycket stora mängder från olika delar av kvävecykeln och N<sub>2</sub>O är förutom en stark och ganska långlivad växthusgas också ozonskiktspåverkande. Åtgärder kan t.ex. vara förändringar i djurhållning, an-

vändningen av stallgödsel och handelsgödsel, hantering av stallgödsel, hantering av jordbrukets restprodukter, förändrad markbearbetning och markanvändning, m.m.

Jordbrukets användning av fossilbaserade råvaror ger också ett stort bidrag till klimatutsläppen. Det handlar om direkt energianvändning som t.ex. dieseldrivna traktorer, olja för torkning samt uppvärmning av stallar och växthus. Det konventionella jordbruket är också en stor användare av fossila bränslen genom användningen av handelsgödsel. Energiåtgången för att tillverka den handelsgödsel som årligen förbrukas i Sverige uppgår till ca 2,4 TWh, vilket är i samma storleksordning som dieselanvändningen inom jordbruket (ca 2,8 TWh).

Jordbruket och landsbygden har en viktig del i energiomställningen såväl som för arbetet för minskad klimatpåverkan. Svikande lönsamhet inom det konventionella jordbruket kan med fördel balanseras av satsning på energiproduktion. Satsning på lokalproduktion av förnybar energi såsom biogas, vindkraft och solenergi bör stimuleras och underlättas från statligt håll.

En övergång till lokal KRAV-produktion minskar framför allt behovet av transporter av det gården producerar. Men det minskar även behovet av energikrävande konstgödsel och produktionstransporter då KRAV-certifieringen kräver en gårdsbalans. Det offentliga bör därför sträva mot ökad upphandling av lokalt KRAV-producerade grödor.

Det torde således finnas en stor, outnyttjad potential för att minska utsläppen av växthusgaser från jordbrukssektorn. Naturvårdsverket bör få i uppdrag att tillsammans med Jordbruksverket föreslå konkreta åtgärder för att minska jordbrukets användning av fossila bränslen.

Tyvärr saknas kunskapsunderlag kring vad som bör göras för att minska utsläpp av andra gaser än koldioxid. En utredning för att minska jordbrukets klimatpåverkan bör därför omgående tillsättas. Denna bör även identifiera forskningsbehov för jordbrukets klimatpåverkan.

### 7.5.2 Biogas från jordbruket

Genom fermentering av stallgödsel och även grön gödsel får man fram en värdefull gas som kan ge el och värme och på så sätt ersätta olja och kärnkraft. I jäsningsprodukten finns alla näringsämnen kvar, och tillgängligheten hos dessa ökar jämfört med färsk stallgödsel och grön gödsel. Kvävet finns kvar istället för att avgå som ammoniak och dikväveoxid, vilket minskar behovet av tillförd handelsgödsel och leder indirekt därmed också till minskad energiförbrukning och minskade dikväveoxidutsläpp från handelsgödsel-fabrik.

Det finns en möjlig synergi av ett stöd till jordbruksbaserad biogasproduktion. Den behöver kvantifieras, både vad gäller potential, kostnad och nytta.

Det kan mycket väl vara så att det som är lite för dyr energi är billigare än till exempel ökad kväverening i reningsverk per kilo kväve och har en klimatpolitisk kostnad per ton CO<sub>2</sub>-ekvivalent som är lägre än priset för utsläppsätter.

Miljöpartiet anser att förutsättningar för en större produktion av jordbruksbaserad biogas bör utredas. Det kan avse produktion från både gödsel, avfall

**Fel! Okänt namn på**

och energigrödor. Direkta och indirekta bidrag till minskning av utsläpp av växthusgaser bör uppskattas. Åtgärder för att främja jordbruksbaserad biogas ska tas fram, antingen gårdsbaserad eller i större skala.

Biogasproduktion i större skala ger en ytterligare möjlighet att använda gasen som råvara för flytande biobränslen som syntetdiesel, metanol eller DME.

## 7.6 Förbränning av fossilt material i avfallssektorn

Mängden avfall som går till förbränning har ökat kontinuerligt sedan deponiförbudet infördes. Mellan år 2002 och 2008 väntas förbränningen av avfall nästan fördubblas, från 2,8 miljoner ton till cirka 5 miljoner ton.

En stor del av det avfall som bränns har ett fossilt ursprung och bidrar därmed till de svenska utsläppen av klimatstörande gaser. Enligt Renhållningsverksföreningen (RVF) utgör plast cirka tio procent av innehållet i det avfall som bränns, medan gummi, oljebaserade vätskor och andra fossila produkter utgör ytterligare cirka 5 procent av innehållet. Sammantaget innebär detta att närmare 750 000 ton fossilt material eldas upp år 2008. Varje ton fossilt avfall ger i sin tur utsläpp av tre ton koldioxid och mindre mängder av andra växthusgaser när det förbränns. Söföförbränningen bidrar därför till Sveriges klimatpåverkande utsläpp med cirka 2,2 miljoner ton år 2008, varav 1,5 miljoner ton kommer från plast.

Plast är ett material som väl lämpar sig för återanvändning och återvinning, och en ökad återvinning skulle bidra till att minska de svenska utsläppen av växthusgaser. Ett flertal studier visar också att det ur energisynpunkt är bättre att återanvända och återvinna plast än att bränna den.

En skatt på den fossila delen vid förbränning av hushållsavfall har införts från 1 juli 2006 bl.a. i syfte att öka incitamentet att sortera ut material som kan återanvändas eller återvinnas. Det behövs dock ytterligare åtgärder för att materialåtervinning och biogasproduktion ska öka. Miljöpartiet anser därför att regeringen ska ge Naturvårdsverket i uppdrag att öka ansträngningarna att återvinna plast med målet att minska plastinnehållet i det avfall som går till förbränning med minst 50 procent till 2010. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

## 7.7 Klimatfond

Oavsett vilka åtgärder vi vidtar nationellt och internationellt är det redan för sent att helt undvika konsekvenser av drivhuseffekten. Klimatförändringen har redan börjat. Ett uttryck för detta är en ökad förekomst av naturkatastrofer. Även om det inte går att säga att en bestämd händelse är resultatet av klimatförändringar vet vi att vi kan räkna med en ökad frekvens av naturkatastrofer. Det kommer att kosta pengar att anpassa oss till klimatstörningar. Miljöpartiet anser att det också kommer att behövas medel till en nationell klimatfond för täckande av framtida klimatrelaterade naturkatastrofer.

## 8 En sammanhållen energi- och klimatpolitik

När de fossila bränslena avvecklas kommer en knapphet på energi att uppstå. Det saknas, åtminstone initialt, kapacitet att ersätta de fossila bränslena med förnybara energikällor. Det är därför av stor vikt att samhällets insatser inte bara syftar till att ersätta de fossila bränslena med förnybar energi utan även till att minska energianvändningen överlag. Stora insatser på effektivisering måste ske även inom de sektorer som idag använder förnybar energi så att denna kan frigöras för annan användning. Effektiviseringsinsatser kommer att ske spontant i högre grad än idag eftersom knappheten på energi också driver upp energipriserna och gör det kortsiktigt lönsamt att investera i effektiviseringsåtgärder. Likväl behövs politiska initiativ för att driva på effektiviseringen.

Miljöpartiet har utvecklat synpunkter på energieffektivisering ovan och i andra sammanhang, t.ex. i motion 2005/06:Bo18 med anledning av propositionen om energieffektivisering. I det följande tar vi upp två andra aspekter som är centrala för utvecklingen av en sammanhållen energi- och klimatpolitik.

### 8.1 Ingen plats för fossilgas

Socialdemokraternas, Vänsterns och Centerns förhållningssätt till fossilgas har länge varit otydlig, ambivalent eller rentav motsägelsefull. Detta har framgått under många år av uttalanden av framträdande företrädare för partierna. I praktisk politik har det framgått av Energimyndighetens prognoser och besluten om en ny gasledning mellan Tyskland och Sverige och ett gaseldat kraftverk i Malmö. Denna otydlighet riskerar att leda till felaktiga investeringar i gasprojekt och i uteblivna investeringar i projekt som riskerar att trängas ut av en fossilgassatsning. Det leder redan nu till bortslösad tid, energi och andra resurser i näringslivet, myndigheter och kommuner.

Därför är skrivningarna i klimatpropositionen ett steg i rätt riktning. Men det är ett allt för litet steg, och ett otydligt steg. Intentionerna måste förtydligas av den nya regeringen.

Miljöpartiet delar den bedömning som framfördes i 2006 års klimatproposition att en storskalig utbyggnad av fossilgasnätet med stor sannolikhet riskerar att ta marknadsandelar från biobränslen. Vi håller också med om att det därför är avgörande för att skapa förutsättningar för att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen att en sådan utbyggnad inte sker. Däremot anser vi att det är problematiskt att den samhälleliga bedömningen av fossilgasprojekt enbart ska göras i samband med tillståndsgivningen. Regeringen har på senare tid gett tillstånd till utbyggnaden av en ny gasledning mellan Tyskland och Trelleborg, ett nytt gaseldat kraftvärmeverk i Malmö och studier för dragningar av en gasledning mellan Ryssland och Tyskland både öster och väster om Gotland. Miljöpartiet har granskat beredningen av ärenden och anser att det funnits stora brister i regeringens och myndigheternas hantering. Får vi in gas från Ryssland och Norge samt mer gas från Tyskland måste gasen ta vägen någonstans. Möjligen kan projekten delas upp i småbitar, så att varje

**Fel! Okänt namn på**

bit för sig kan anses vara något annat än en storskalig satsning. Det blir också risken vid en snäv myndighetshandling av det slag som gällt hittills. Sammantaget innebär dock besluten en storskalig satsning.

Det behövs tydliga, klara förutsättningar för en sammanhållen klimat- och energipolitik. Detta gynnar alla parter, både privata och offentliga. Riksdagen bör uttala som sin mening att den föreliggande ansökan om tillstånd för första etappen av den mellansvenska gasledningen är att betrakta som en storskalig utbyggnad.

Riksdagen bör också uttala som sin mening att Sverige inte ska ansluta sig till den planerade gasledningen mellan Ryssland och Tyskland.

Riksdagen bör vidare uttala som sin mening att det varken finns energipolitiska skäl eller klimatpolitiskt utrymme för att öka ledningskapacitet för fossilgas i Sverige, annat än när synnerliga skäl föreligger. Ett sådant undantag kan t.ex. vara en ledning från en hamn till en befintlig näraliggande industrireläggning som använder mycket fossila bränslen i sin process och inte kan ersätta dem med icke-fossila bränslen. Detta bör vara vägledande vid både beslut om nya gasledningar och tilldelning av utsläppsrätter (såvida dessa inte auktioneras).

## 8.2 Ingen plats för kärnkraft

En satsning på förlängd kärnkraftsdrift i Sverige motverkar syftet med satsningar på åtgärder som energieffektivisering och utbyggnaden av förnybar elproduktion. Den avleder viktiga resurser från omställningen av energisystemet och avvecklingen av oljeberoendet. Som framhållits ovan är kärnkraften ett stickspår i klimatarbetet. Den viktigaste signalen om en fortsatt satsning på kärnkraft är beslut om tillstånd för investeringar i effekthöjning och förlängd drifttid. En annan är tillstånd för prospektering efter uran. Var och en för sig och särskilt tillsammans tolkas dessa som signaler om att Sverige avser att förlänga och fördjupa sin satsning på kärnkraftssamhället.

Fortsatt kärnkraftssatsning ökar också risken för att vi tvingas acceptera uranbrytning här. Redan nu prospekterar utländska bolag efter uran på många håll i landet, och de använder Sveriges kärnkraftsprogram som ett argument för varför de tror det ska gå att få tillstånd att bryta uran här trots politiskt motstånd. Dessutom överdrivs Sveriges andel av världens urantillgångar. Undermeningen är då att om Sverige har 15 procent av världens urantillgångar är det oansvarigt av oss som kärnkraftsnation att inte utvinna den. Det vi inte utnyttjar själva vill bolagen exportera. I andra länder säger bolagen att det är oansvarigt om länder som bryter uran inte tar hand om avfallet från det uran de har sålt. Än så länge har oss veterligen ingen argumenterat så i Sverige, men det argumentet kan komma i framtiden om vi väl tillåter uranbrytning. Kärnkraftsinriktningen i den nya energipolitik som nu diskuteras inom EU kan samverka med gruvbolagens intressen och öka påtryckningar på Sverige att tillåta uranbrytning. De förslag som Miljöpartiet ställt i annat sammanhang om ett stopp för ytterligare tillstånd för effekthöjningar och för prospektering efter uran är viktiga delar av en sammanhållen energi- och klimapolitik.



### 8.3 Internationellt

Klimatrubbingar och oljeanvändningen är ett internationellt problem. Det behövs åtgärder i andra länder, beslut som fattas inom EU och andra internationella sammanhang påverkar utrymmet för nationella åtgärder. Nationella åtgärder och vårt internationella agerande ska vara ömsesidigt understödande. En politik som stödjer forskning, utveckling och ett stärkande av marknaden för alternativ i andra länder ger bättre tekniska, ekonomiska och politiska förutsättningar för vår egen avveckling av oljeberoendet. Därför föreslår vi att:

- ? Sverige ska driva en diskussion inom EU och andra relevanta internationella fora om klimattullar på importen från energiintensiv industri i i-länder som inte ratificerat Kyoto, motsvarande kostnaden för utsläppsrätterna för motsvarande produktion inom EU.
- ? Staten ska säkerställa att Vattenfalls agerande i utlandet stämmer med Sveriges klimatpolitik, i enlighet med politiken för en global utveckling (PGU). Det innebär bl.a. att Vattenfall inte ska investera i eller propagera för kolkraft.

### 8.4 Utvärdering av CDM

EU:s system för handel med utsläppsrätter är genom det s.k. länkdirektivet kopplat till Kyotoprotokollets projektbaserade mekanismer. Därigenom kan företag som ingår i handelssystemet direkt eller indirekt skaffa utsläppsrätter genom projekt i länder med Kyotoåtaganden (JI, Joint Implementation) och u-länder utan Kyotoåtaganden (CDM, Clean Development Mechanism). Direktivet sätter inget tak för hur mycket utsläppsrätter som kommer in i systemet på det sättet, det är upp till medlemsstaterna. Särskilt kopplingen till CDM har fått hård kritik från bl.a. miljörelsen. Man påpekar att detta gör det möjligt för i-länderna som har Kyotoåtaganden att räkna tillgodo utsläppsminskningar i länder som inte har sådana åtaganden. Därmed kan man skjuta nödvändiga omställningar i EU framför sig. Därtill kommer en rad problem med att beräkna nettoeffekten av projekt och bevisa att projekt inte skulle kommit till stånd utan CDM.

Syften med CDM enligt Kyotoprotokollet är bl.a. att bidra till hållbar utveckling i utvecklingsländerna, att bidra till att uppfylla klimatkonventionens slutmål om begränsning av koncentrationen växthusgaser i atmosfären och att bidra till att i-länderna kan fullgöra sina åtaganden. Två andra syften är att bidra till överföring av tekniskt kunnande till u-länderna och att mobilisera privat kapital för klimatarbetet.

Naturskyddsföreningen har påtalat att det, i de underlag som Energimyndigheten och Naturvårdsverket tagit fram till arbetet med bl.a. klimatpropositionen, inte finns någon analys av de konkreta erfarenheterna av CDM. I en egen utvärdering har Naturskyddsföreningen konstaterat:

#### Fel! Okänt namn på

- ? att mycket litet av projekten och investeringarna sker i de minst utvecklade länderna
- ? att projekt för förnybar energi och energieffektivisering får endast en liten del av investeringarna
- ? att utvecklingseffekten av industrigasprojekten, som står för merparten av utsläppsminskningarna, är försumbar eller ingen alls
- ? att tekniköverföring inte är framträdande i flertalet av projekten
- ? att de höga kostnaderna för att få CDM-projekt godkända missgynnar mindre projekt, samt
- ? att finansieringen till CDM-fonder huvudsakligen kommer från offentliga källor.

Det finns andra internationella fonder som syftar till att minska utsläpp av drivhusgaser i u-länder. Ytterligare andra offentligt finansierade satsningar, t.ex. projekt genom de multilaterala utvecklingsbankerna som Världsbanken, eller stödet från exportfrämjande instanser som Exportkreditnämnden, kan bidra till att öka eller minska klimatutsläpp. Det är troligt att det är både mer ändamålsenligt och kostnadseffektivt att minska klimatutsläpp genom åtgärder och satsningar inom andra kanaler än CDM.

Naturskyddsföreningen har därför föreslagit att regeringen, i enlighet med intentionerna i regeringens politik för global utveckling, bör initiera en översyn och analys av alla de olika kanalerna genom vilka Sverige bidrar eller kan bidra till energiinvesteringar, -användning och -forskning i u-länderna. Miljöpartiet ser fördelar med förslaget. Inom ramen för den översynen bör göras en utvärdering av hur CDM faktiskt fungerar. Det är rimligt att man, under tiden då statliga pengar satsas på nya CDM-projekt, minst bör ställa samma krav på utvecklingseffekt, miljögranskning och deltagande som ställs i svenska biståndsprojekt. Projekten bör begränsas till investeringar i sol-, vind- och bioenergi samt i energieffektivisering.

## 8.5 Allmänhetens insyn i svenskt deltagande i CDM

Som framgått har den svenska miljörelsen skaffat sig ovärderliga kunskaper om hur CDM fungerar i praktiken. Genom sina kontakter i utlandet har svenska miljöorganisationer också tillgång till information och erfarenheter som kan vara svåra för myndigheter att få på egen hand. Det svenska deltagandet i CDM kan få konsekvenser för Sveriges möjligheter att vara pådrivande i det internationella klimatpolitiska arbetet. Svensk miljörelses kunskaper bör tas tillvara i det svenska arbetet. I de föreskrifter som antas för processen för ett nationellt godkännande av projektverksamhet bör därför framgå att miljörelsen ska höras rörande projekt där Sverige är investeringsland.

## 8.6 Framtida förhållningssätt till CDM

Miljöpartiet anser att det finns mycket som talar emot svenskt deltagande i CDM. Till dess en genomgripande utvärdering av CDM och översyn av alternativen talar för en fortsatt svensk satsning bör Sverige avstå från att satsa offentliga medel i CDM och JI när nuvarande åtaganden är genomförda. I stället bör vi öka vårt klimatbistånd. Dessutom bör offentligt stöd till energi-relaterade investeringar styras om från fossiltbaserade projekt.

Sveriges utgångspunkt bör vidare vara att avstå ifrån deltagande i CDM efter den första åtagandeperioden. Därtill bör Sverige redan nu besluta sig för att avstå ifrån att sälja eller använda utsläppsrätter förvärvade genom CDM för att fullgöra sina Kyotoåtaganden eller uppfylla det nationella klimatmålet efter den första åtagandeperioden.

Skälet är att det är uppenbart att merparten av de nedskärningar av drivhusgaser som behövs för att undvika en klimatkatastrof måste göras där de sker, i i-länderna.

De politiska realiteterna pekar åt samma håll, detta av tre skäl:

- ? Det är de rika länderna som skapat problemet, i totala utsläpp och ännu mer per capita.
- ? Det är de rika länderna som dragit historisk nytta av fossila bränslen för sin ekonomiska utveckling.
- ? Det är de rika länderna som har resurser för att utveckla ny teknik och nya metoder för att minska utsläppen.

Givetvis är det viktigt att också länder som Indien och Kina håller tillbaka sina utsläpp, men förutsättningen för att få dem med i processen är att de känner en politisk-moralisk press. De tenderar att göra som den rika världen gör snarare än som den säger. USA och Australien som ökat sina utsläpp mycket kraftigt sedan 1990, till stor del beroende på att alltfler kolkraftverk tagits i drift, har låg trovärdighet om de försöker uppmana Indien och Kina att hålla tillbaka sina utsläpp.

Länder som Sverige och Storbritannien, som har minskat sina utsläpp, har större trovärdighet, men om Sverige ska klara en del av sitt mål genom CDM (mekanismen för ren utveckling) och JI (gemensamt genomförande) så innebär detta att vi minskar ambitionsnivån i Sverige.

Andra länder har försatt sig i en omöjlig situation. Exempelvis kan Spanien inte klara sitt ganska lindriga åtagande eftersom högerregeringen var så släpphänt inför de stigande utsläppen fram till 2004. Den nuvarande mycket mer ambitiösa regeringen kan inte uträtta underverk på de få år som återstår till perioden 2008–2012. Därför måste Spanien köpa in rätter utifrån för att klara sitt åtagande.

Sverige är inte alls i den situationen, och därför finns det ingen anledning att vi ska köpa rätter utifrån, annat än vad vi eventuellt får in genom EU:s interna handel med utsläppsrätter.

Sverige har inte bara större möjligheter än andra att avstå från att utnyttja utsläppsminskningar i u-länder genom CDM. Att göra så kan också ge oss större trovärdighet och därmed tyngd i framtida internationella klimatförhand-

**Fel! Okänt namn på**

lingar i olika fora, både inom och utanför EU. Därmed kan Sverige förvalta och bygga vidare på vårt klimatpolitiska förtroendekapital, i stället för att förspilla det.

Stockholm den 31 oktober 2006

*Peter Eriksson (mp)*

*Maria Wetterstrand (mp)*

*Per Bolund (mp)*

*Max Andersson (mp)*

*Gunvor G Ericson (mp)*

*Mikael Johansson (mp)*

*Helena Leander (mp)*

*Karla López (mp)*

*Mats Pertoft (mp)*

*Peter Rådberg (mp)*

*Karin Svensson Smith (mp)*

*Tina Ehn (mp)*

*Bodil Ceballos (mp)*

*Ulf Holm (mp)*

*Mehmet Kaplan (mp)*

*Jan Lindholm (mp)*

*Thomas Nihlén (mp)*

*Esabelle Reshdouni (mp)*

*Mikaela Valtersson (mp)*