

# BYT POLITIK, INTE KLIMAT

- Miljöpartiets förslag till Klimatberedningen

# Mål för Sveriges klimatpolitik

## 1) Mål för flera årtal

Svensk klimatpolitik ska agera föredöme för resten av världen med hjälp ambitiösa mål och en politik som lever upp till det som utlovats.

Det är lätt att prata om mål långt in i framtiden och risken finns att man lätt skjuter ansvaret framför sig till kommande generationer att ta hand om. Den svenska kärnkraftsavvecklingen är ett avskräckande exempel på vad som händer om politiken inte lever upp till målen.

Ett bra sätt att komma runt detta problem är att införa ett långsiktigt mål och ytterligare flera kontrollstationer på vägen dit. Ju tidigare vi minskar utsläppen, desto billigare blir notan för samhället. Samtidigt gör det att vi får ett försprång på den internationella marknaden för miljöteknik.

Miljöpartiets mål är ambitiöst och fullt möjligt att genomföra. Det går att nå långt med utveckling av ny teknik, effektivisering, långsiktighet, informations spridning och genomtänkt samhällsplanering.

### Miljöpartiet vill att:

- Det långsiktiga målet ska vara att till år 2050 ska klimatpåverkande utsläpp ha minskat med minst 85 procent.
- Till år 2020 ska utsläppen minska med 40 procent.
- Politiken både på internationell och nationell nivå ska ligga i enlighet med det som krävs för att medeltemperaturen på jorden inte ska öka med mer än två grader.
- Naturvårdsverket får i uppdrag att varje år rapportera hur väl politiken fungerar för varje sektor och som helhet, detta så att styrmedel kan justeras vid behov.

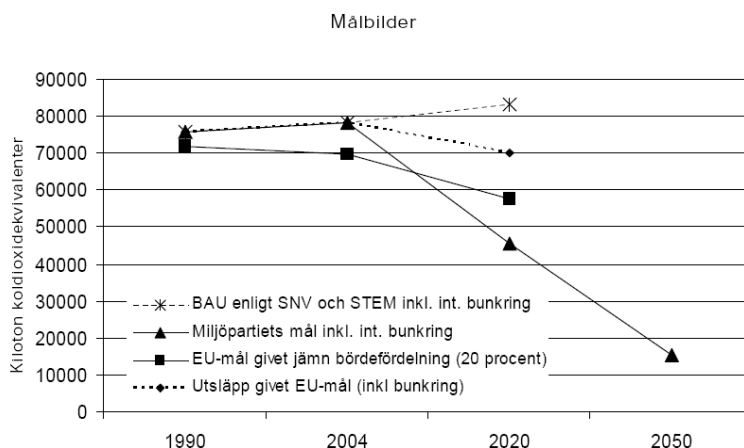


Diagram 4. Olika målbilder över utsläppsminskningar.

## 2) Sektorsmål

För att klimatpolitiken ska kunna bli trovärdig behöver vi tydliggöra de olika sektorernas eget ansvar för att minska utsläppen. Annars finns risken att man svär sig fri och skjuter över ansvaret på någon annan.

**Miljöpartiet vill att:**

- att det upprättas separata mål för transportsektorn, energisektorn, bostäder och industrin
- att dessa mål ska relateras till varje sektors totala klimatpåverkan så att de totala minskningarna blir så stora som möjligt.

## 3) Två mål, ett nationellt och ett internationellt

Sverige bör ha två klimatmål. Tyngdpunkten bör ligga på det nationella målet med syfte att Sverige ska gå före och göra utsläppsminskningar på hemmaplan. Utöver de nationella målen behöver vi också ett mål om minskningar i andra länder. Detta mål kan nås till exempel genom gemensamma projekt, ekonomiskt stöd och teknologiöverföring.

Vi är mycket oroade över de signaler som kommit från regeringen och olika myndigheter om att minskningar utomlands ska kunna räknas in i Sveriges eget åtagande. Detta är inte minst tveksamt ur ett moraliskt perspektiv, vi ska ta hand om de problem vi själva orsakar.

**Miljöpartiet vill att:**

- Sverige antar två klimatmål, ett för de nationella utsläppsminskningarna och ett annat för de internationella insatser vi genomför. Detta mål kan nås till exempel genom gemensamma projekt, ekonomiskt stöd och teknologiöverföring.

Denna synpunkt delas av bland andra stora delar av svensk miljörelse och olika kyrkliga organisationer.

# Åtgärds paket till klimatberedningen

Klimatpolitiken är komplex och påverkar många av politikens områden. Vissa ser detta som ett problem för omställningen av politiken, vi ser det tvärt om som en enorm möjlighet att faktiskt kunna bli ett internationellt föredöme.

Tre områden är särskilt viktiga för att vi ska kunna skapa en positiv utveckling för klimatpolitiken;

## 1) Kraftiga åtgärder mot flyget

På flygsidan föreslår vi framför allt tre kraftiga åtgärder:

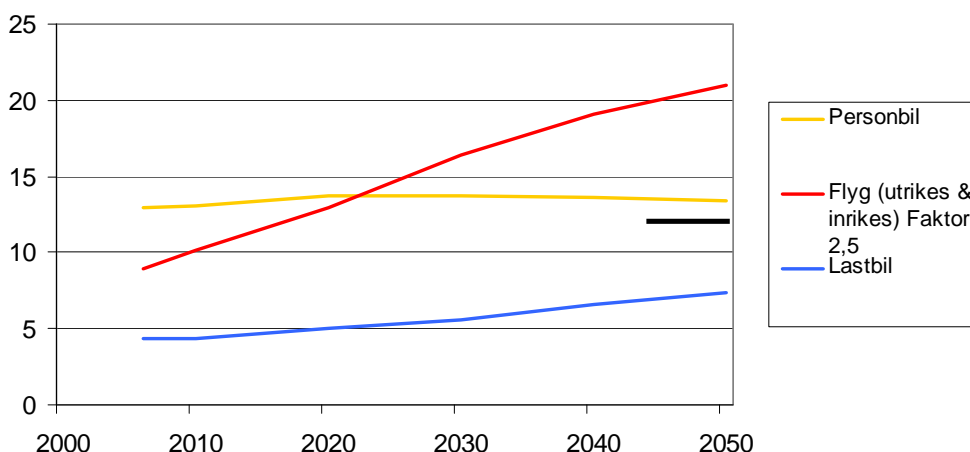
- Anta ett mål om att göra inrikesflyget söder om Sundsvall onödigt från och med år 2020
- Rivstarta med att införa en flygskatt från halvårsskiftet
- Det statliga stödet till flygplatser och flygtrafik bör fasas ut där järnväg är ett rimligt alternativ.

I ett modernt klimatsmart samhälle finns det i Sverige inte plats för inrikesflyg söder om Sundsvall (Gotland undantaget). Vi måste besluta oss för att sätta ett slutdatum då trafiken ska ha upphört och ersatts av framför allt snabbtåg.

Flygtrafiken är idag ett skattefrälse befriat från klimatskatter. Flygbränsle betalar varken energiskatt, koldioxidskatt eller moms. Om samma sak hade gällt för bensin hade vi haft ett bensinpris på mellan 2 och 4 kronor per liter.

Även med viss teknikutveckling är trenden mycket oroande. Flyget är den sektor som bedöms ha den snabbaste ökningen om inget görs och efter 2020 kommer flygets utsläpp att ha gått om utsläppen från personbilar.

(milj ton CO<sub>2</sub>-e)



Prognoser för utsläpp av växthusgaser från vägtrafik och flyg 2006-2050  
(med måttliga teknikförbättringar)

Källor: Vägverket; Luftfartstyrelsen; Åkerman, J, Sustainable air transport – on track in 2050, Transportation Res. Part D 10 (2005) 111-126; Samt egna beräkningar.

För att hejda utvecklingen behöver vi införa en flygskatt från halvårsskiftet 2008 på 200 kronor per passagerare som reser till en destination inom Europa, och med 400 kr per passagerare som reser till en annan destination.

Klimatberedningen behöver redan nu planera på längre sikt för att höja flygskatten ytterligare om inte utsläppen minskar. Vi behöver också ett årligt mål för hur mycket utsläppen ska minska varje år. För att lyckas att uppnå målen behöver vi ge Naturvårdsverket i uppdrag att årligen rapportera till Riksdagen om hur utsläppstrenderna ser ut och vad som behöver göras för att nå målen.

Flygsektorn har inte bara problem som skattefråse, det finns även en rad olika offentliga subventioner. Det största problemet här är alla de olika former av stöd till regionala flygplatser som samtliga går med löpande underskott. Denna typ av klimatförstörande konstgjord andning behöver avvecklas.

Om flyget införs i EU:s handelssystem accepterar regeringen att flyget också inkluderas inom hela handeln med utsläppsrätter, detta istället för att flygsektorn tilldelas en egen utsläppsbubbla. Detta innebär att andra, mer priskänsliga sektorer riskerar att skadas, exempelvis den svenska basindustrin vars kostnader ökar. Samtidigt kommer prisökningen bli marginell för flyget, bara ett par tior. Detta kommer inte att leda till minskade utsläpp i den omfattning som krävs.

Vi vill:

- Anta ett mål om att år 2020 ska det svenska inrikesflyget söder om Sundsvall bli onödigt och ersatt med snabbtåg eller andra färdmedel

- Införa en flygskatt på 200 kr per enkelresa inom EU och 400 kr vid resa utanför EU. Detta ska införas redan från halvårsskiftet 2008
- Dra in offentliga bidrag till omotiverade regionala flygplatser
- Staten slutar upphandla flygtrafik på sträckor som kan ersättas med tåg
- Stoppa alla utbyggnader och nybyggen av flygplatser i Sverige
- Sätt upp ett årligt mål för klimatutsläppen från flyget
- Naturvårdsverket får varje år i uppdrag att redovisa resultaten till regering och riksdag

## 2) Paket för höjda klimatskatter

Klimatberedningen är ett unikt tillfälle för att skapa bred och blocköverskridande överenskommelse om framtidens klimatskatter. Det är viktigt för långsiktigheten så att människor och företag vet vilka spelregler som gäller.

Klimatberedningen behöver rivstarta sitt arbete med att redan nu avisera en höjning av koldioxidskatten som innebär att konsumenten får ett höjt bensinpris med 2 kronor.

Det är inte enbart koldioxidskatten för persontrafiken som behöver justeras. Det finns en rad andra skatter som behövs för att vi ska kunna nå klimatmålen.

### - **Kilometerskatt**

En av de mest oroande trenderna är den ständigt ökande lastbilstrafiken. Sedan den borgerliga regeringen tog över och skrinlade planerna på en kilometerskatt har trafiken ökat med 6.4 procent och utsläppen med drygt 240 000 ton.

Vi vill att en kilometerskatt på genomförs till 2011. Skatten bör vara 20 kronor per mil och tas ut på alla lastbilstransporter i Sverige. Systemet ska utformas så att hänsyn kan tas till transport på väg.

### - **"Jeepskatt"**

Vi behöver införa en registreringskatt för att stimulera effektiva fordon. Detta görs enklast med att införa en koldioxidrelaterad registreringskatt, ibland kallad jeepskatt. Registreringskatten bör baseras på såväl koldioxidutsläpp som förbränningsmotoreffekt och beräknas som:

500 kr/g CO<sub>2</sub> utöver 255 g/km (215 g/km för diesel)  
+ 400 kr/kW utöver 130 kW (95 kW för diesel)

### - **Höjd koldioxidskatt för industrin**

Idag är den tunga industrin subventionerad med lägre koldioxidskatter, något som inte gör det ekonomiskt lönsamt att investera i energieffektiviseringar.

### 3) Stort klimatinvesteringspaket, inte en krona till i felinvesteringar

Det är dags för politiken att en gång för alla bestämma sig om framtidens investeringar. Om klimatpolitiken ska bli trovärdig ska varje krona hädanefter satsas på rätt saker. Men det räcker inte att bara göra rätt investeringar, vi behöver också sluta investera i fel saker.

Med hjälp av intäkterna från det ovan beskrivna klimatskattepaketet behöver vi komma överens om en omfattande och långsiktig satsning på att ställa om samhället.

Den grundläggande tanken är att det ska vara enkelt och billigt att göra klimatsmarta val i sin vardag.

Det ska löna sig att vara klimatvän och kosta att smutsa ned framtiden.

Den största och viktigaste åtgärden är en storsatsning på spårtrafiken. Det är politikens ansvar att erbjuda människor ett alternativ till bilen och flyget där detta är möjligt. Det transportsätt som är i särklass mest klimatvänligt är spårtrafik i form av tåg, spårvagn, pendeltåg och tunnelbana. Denna satsning är särskilt viktig när människor i allt högre utsträckning väljer att bosätta sig i städerna där möjligheterna för spår- och kollektivtrafik är större.

Kollektivtrafiken behöver byggas ut, framför allt i storstäderna. Här fyller spårtrafik en central uppgift.

Ett annat centralt område är energianvändningen i bostadssektorn. Vi har med en offensiv politik lyckats få många villaägare att investera i mer miljövänliga uppvärmning. Många flerbostadshus har också bytt till fjärrvärme även om det kunde vara betydligt fler. Nu vill vi vända fokus till energieffektivisering, framför allt gäller detta de så kallade miljonprogrammen där renoveringsbehovet är mycket stort.

**Vi vill att:**

- Trafikpolitiken ska få ett primärt huvudmål, att minska de klimatpåverkande utsläppen genom att flytta över transporter till järnväg och sjöfart på bekostnad av flyg och vägtransporter
- Ett mål antas om att kapaciteten för spårtrafik fördubblas
- Ett mål antas om att varannan resa ska ske med kollektivtrafik
- En storsatsning på spårtrafiken i storleksordningen 15 miljarder årligen från och med 2011. Fram till dess bör Banverkets anslag ökas med 10,3 miljarder kronor i förhållande till regeringens budget för underhåll och investeringar i järnvägen



- Alla investeringar i infrastruktur ska i första hand motiveras ur klimatsynpunkt
- Staten via Banverket skjuter till resurser i en storsatsning på kollektivtrafik i storstäderna, framför allt utbyggnad av spårtrafik
- Ränfefria lån införs för att halvera energiförbrukningen i miljonprogramsområdena
- Ett mål antas om att på sikt ska bostadssektorn vara fossilfri
- Ett nationellt biogasprogram upprättas för att stimulera en kraftig ökning av såväl produktion som distribution. Det ska finnas en biogas pump i varje svensk kommun
- Intäkterna från trängselskatten ska återföras till satsningar på kollektivtrafiken
- Nej till nya fossilgasledningar

## Övriga åtgärder

Utöver åtgärderna ovan så finns det en rad åtgärder som klimatberedningen behöver fatta beslut om för att vi ska kunna nå de uppsatta klimatmålen.

Några exempel på åtgärder som vi föreslår beredningen är.

Vi vill:

- **Tilldelningen av utsläppsrätter ska minskas radikalt**  
De utsläppsrätter som delas ut ska auktioneras ut. Även andra styrmedel ska kunna vidtas mot den handlande sektorn för att kunna nå klimatmålen.
- **Införa en global minimiskatt på koldioxid**  
Intäkterna bör gå till klimatinvesteringar i utvecklingsländer.
- **Ge SCB och Naturvårdsverket i uppdrag att komma med förslag på beräkningar och mål för att minska de importerade utsläppen.**  
Det finns beräkningar som säger att de svenska utsläppen är dubbelt så omfattande om man räknar med de utsläppen som sker av importerade varor. Vi behöver bättre verktyg för att beräkna och minska utsläppen.
- **Stopp för kolbrytning inom EU till 2010**
- **Minimipris på sol-, vind- och vågenergi**  
I Tyskland har man framgångsrikt arbetat med denna modell för att få en storskalig introduktion av förnybara bränslen. Systemet med minimipris har gett trygghet för innovatörer och entreprenörer på miljöområdet, något som också gjort att man nu får fördelar på exportmarknaden.
- **Klimatsmart samhällsplanering**  
Ändra i Plan- och Bygglagen (PBL) så att kommuner och andra aktörer måste planera för att minska utsläppen, inte bara för effekterna av dem.
- **Avveckla offentliga fossilsubventioner**  
I Sverige subventioneras fossila bränslen med stora belopp, bland annat genom skatterabatter och felkonstruerade reseavdrag.
- **Inför klimattullar**  
Genom att införa tullar på varor som producerats i länder som inte skrivit under internationella klimatavtal så kan man utöva tryck på dessa länder.
- **Nya direktiv till Vattenfall**  
Statligt ägda energijätten Vattenfall är idag en global aktör med ett mycket dåligt klimatrykte, inte minst på grund av investeringar i kolkraft utomlands. Vattenfall behöver en mycket tuffare styrning för att bli ett föredöme i att satsa på förnybara energikällor och energieffektivisering.
- **Ta tillbaka regeringens minskade stöd till biologisk mångfald.**  
Istället behöver vi inkludera en plan för hur den biologiska mångfalden kan bidra till att minska problemen.