



# Klimatplatt- form för socialdemo kraterna

## Innehållsförteckning

Våra utgångspunkter	3
Mål och visioner till 2020	6
Mål och visioner till 2050	7
Klimatet – ett globalt ansvar	8
Klimatbistånd	11
EU:s övergripande klimatpolitik	12
Miljöteknikexport	15
Energi	16
Boende och lokaler	17
Industrin	20
Eltillförsel	21
Klimatinvesteringsstöd	24
Hållbara Transporter	25
Järnvägen ger ökad tillväxt	27
Den inrikes sjöfarten skall öka	29
Vägtransporternas klimatpåverkan skall minska	31
Nya bränslen skall stöttas	34
Flyget skall bli mer klimatvänligt	36
Kollektivtrafiken har en nyckelroll	37
Ökade investeringar i infrastruktur	39
Samhällsplanering med transporthänsyn	40
Klimatarbete i vardagen	41
Kommunerna och staten måste ta sitt ansvar	42
Det skall vara enkelt att vara miljövänlig.	44

## Våra utgångspunkter

Jordens klimat har under årmiljonerna alltid växlat, genom naturens egen dynamik. Det dramatiskt nya för vår tid är att mänskligheten påverkar dessa storskaliga skeenden. Den globala medeltemperaturen har höjts med cirka 0,8 grader Celsius<sup>1</sup> mellan år 1900 och år 2006 och den stiger nu med knappt 0,2 grader per årtionde. Orsaken till klimatkrisen är framförallt människans utsläpp av växthusgaser, men också skövling av skog och förändringar av markanvändning.

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga. Om temperaturen fortsätter att stiga i samma takt som nu kommer det att leda till allvarliga konsekvenser för livet på jorden. Smältande glaciärer, stigande havsvattennivåer och ökad torka, regn eller blåst hotar många av världens ekosystem. Djur- och växtarter riskerar att dö ut och människors möjligheter till försörjning riskerar att försvinna. Redan nu minskar skördarna på många håll i redan fattiga och utsatta regioner.<sup>2</sup>

Forskare har visat att världen – för att undvika att klimatförändringarna skenar iväg – måste hejda den globala medeltemperaturökningen till maximalt två grader i förhållande till förindustriell nivå. FN:s klimatpanel IPCC visar att om det målet skall nås så måste de globala utsläppen börja minska senast år 2015. Till 2050 måste de globala utsläppen halveras. Vi behöver agera nu.<sup>3</sup>

Flera studier, däribland den internationellt erkända Stern-rapporten<sup>4</sup>, har dessutom visat på de ekonomiska vinsterna av att inte vänta. Det blir betydligt mer kostsamt i längden om vi skjuter upp de nödvändiga åtgärderna.

Vi socialdemokrater vill bygga ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbart samhälle, där människors livskvalitet kan öka utan att det skadar vår gemensamma miljö. Vi vill stimulera en dynamisk tillväxt som samtidigt är hållbar. Dagens tillväxt skall inte ske på bekostnad av

---

<sup>1</sup> Naturvårdsverket, 2007-02-02

<sup>2</sup> Svensk klimatpolitik, Betänkande av Klimatberedningen. SOU 2008:24. Sid. 18

<sup>3</sup> Ibid. Sid. 22

<sup>4</sup> Stern Review Report on the Economics of Climate Change.

framtida generationers möjligheter att leva ett gott liv. Välfärd och möjligheter skall komma alla till del. Det kräver solidaritet mellan människor och mellan generationer.

Solidariteten måste också vara global. Det är de rika länderna som står för den absoluta merparten av utsläppen av växthusgaser och det är de fattiga länderna som drabbas hårdast av klimatförändringarna.

I genomsnitt släppte länderna i den industrialiserade världen år 2004 ut växthusgaser motsvarande cirka 16 ton koldioxid per person och år; siffran för utvecklingsländerna var cirka fyra ton, alltså fyra gånger lägre. Om hela världen hade den resursförbrukning som vi har i Sverige skulle det behövas 3,4 jordklot för att försörja jordens befolkning. Om resursförbrukningen i stället låg på den amerikanska nivån skulle det krävas fem jordklot. Det är alltså uppenbart att de rika länderna måste ta det största ansvaret för att minska klimatutsläppen.<sup>5</sup>

Omställningen kommer att ställa krav på oss. Den blir inte enkel. Det krävs förändringar i det sätt vi lever och det krävs en tydlig och radikal politik. Vi behöver göra av med mindre energi, använda nya miljövänliga och effektiva bränslen och tekniker och återvinna det vi förbrukar. Vi behöver se över hur vi reser, bor och handlar.

Förändringarna rymmer samtidigt stora möjligheter. De kan fungera som drivkrafter för en positiv utveckling, inte minst ekonomiskt. Investeringar i ny effektiv miljö- och klimativänlig teknik stärker företagens konkurrenskraft, skapar nya företag och ökad potential för handel och exportintäkter. Genom att Sverige går före i omställningen kan våra företag bli världsledande i att utveckla den teknik och företagsstyrning som världen efterfrågar i kampen mot klimatförändringarna.

Det är också viktigt att de vinster vi gör med en effektivare varuproduktion inte enbart används till att konsumera fler varor. Andelen klimativänlig tjänstekonsumtion behöver i stället öka på bekostnad av varor och klimatpåverkande resor. Med en större konsumtion av tjänster anpassade efter våra individuella behov och önskemål kan vi få ett rikare liv, samtidigt som nya jobb skapas och Sveriges klimatpåverkan minskar.

---

<sup>5</sup> Svensk klimatpolitik, Betänkande av Klimatberedningen. SOU 2008:24. Sid. 170

Sverige har goda förutsättningar att bedriva en aktiv klimatpolitik genom vår samhällsmodell. Vi tar in mycket pengar i skatt som kan användas till offensiva satsningar. Samtidigt har vi en tradition av ett nära samarbete mellan staten och näringslivet i viktiga utvecklingsfrågor.

Vi socialdemokrater vill klara omställningen genom investeringar. Vi vill se en genomtänkt och effektiv miljöstyrning. Med ambitiösa klimatinvesteringsprogram jämte kostnadseffektiva ekonomiska styrmedel och tydlig lagstiftning kommer vi inte enbart att klara klimatmålen, vi kommer också att kunna utveckla svenskt näringsliv.

Vi vill se en fortsatt grön skatteväxling i miljöpolitiken som också stimulerar nya gröna jobb. Det som är bra för miljön skall stimuleras med sänkt skatt eller ökade anslag. Miljösatsningarna kan finansieras med skattechöjningar på sådant som skadar miljön. Vi vill göra det ekonomiskt lönsamt att göra rätt miljöval. Stabila skatter är viktiga för klimatpolitiken eftersom de möjliggör samhällsengagemang för klimatomställningen

För oss socialdemokrater är det uppenbart att marknaden ensam inte klarar klimatomställningen. Det ligger ett ansvar för oss som politiker och individer att göra det lönsamt för företagen att agera miljövänligt. Med rätt styrinstrument kan marknaden utgöra en positiv kraft i att utveckla ny teknik och bygga ett hållbart samhälle. Politik och marknad fungerar bäst i ett nära samspel

Det går att åstadkomma stora förändringar genom att människor även tar ett klimatansvar i sin egen vardag. Alla kan vi ändra hur vi lever och vad vi handlar. Politiken har en viktig roll att ge ett tillräckligt stöd så att alla fullt ut kan göra aktiva val.

Klimatomställningen rymmer också ett viktigt fördelningspolitiskt perspektiv. Det är gruppen med de högsta inkomsterna som står för de största utsläppen per person. För oss socialdemokrater är det viktigt att klimatomställningen sker efter bärkraft.

Klimatomställningen måste prioriteras på alla politiska nivåer. Kommunerna har ett stort ansvar för klimatfrågan genom trafikplanering, bostadsbyggande, satsningar på kollektivtrafik och uppvärmning av hus. Vi socialdemokrater vill gå före och i hela landet ta ett lokalt ansvar för att minska utsläppen av växthusgaser.

Den Europeiska unionen är ett unikt internationellt samarbete där länderna gemensamt kan fatta bindande beslut om klimat och miljö. Vi socialdemokrater vill driva på politiken i EU för att unionen på alla politikområden skall ta ett större klimatansvar. EU skall gå före i omställningen och vara en drivande kraft i de internationella klimatförhandlingarna.

I denna plattform behandlar vi de åtgärder som behöver vidtas för att Sverige skall ta sitt globala ansvar för klimatförändringarna och för att vi skall klara att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle. Vi behandlar inte de krav på anpassningar som klimatförändringarna kommer att ge upphov till, exempelvis behovet att skydda kustnära bebyggelse från höjda vattennivåer. Vi behandlar heller inte andra miljöfrågor som hur vi värnar den biologiska mångfalden. Dessa övriga miljöfrågor återkommer vi till i det fortsatta rådslagsarbetet.

#### Mål och visioner till 2020

*År 2020 har vi brutit Sveriges oljeberoende.* Oljan har i hög grad ersatts av effektivare teknik och förnybara alternativ.

*År 2020 har Sverige 40 % lägre utsläpp av växthusgaser i förhållande till 1990.* Sverige ligger globalt i framkant på omställningen. Inga bostäder värms upp med olja. Kollektivtrafiken i städerna har fördubblats. Bilparken är minst 30 % bränslesnålare än 2008. En majoritet av bilarna drivs med nya bränslen eller tekniker. Oljeanvändningen i industrin har minskat med 30 %.

Vårt mål på 40 % är fullt realistiskt att nå med den politik vi presenterar i denna plattform, och gör det möjligt för industri och hushåll att ställa om i en jämn takt.

Detta nationella mål skall kompletteras med särskilda sektorsmål och ett separat internationellt mål för de insatser som skall genomföras i andra länder. Sektorsmålen skall bestämmas för varje sektor utifrån de samhällsekonomiska förutsättningarna att genomföra utsläppsminskningar i sektorn. Det internationella målet skall motsvara åtta procent av de svenska utsläppen 1990.

Vi vill att regeringen varje år i en skrivelse till riksdagen redovisar utsläppen av växthusgaser totalt och sektorsvis, gör prognoser för möjligheterna att nå utsläppsmålen till år 2020 och lämnar förslag till åtgärder i det fall prognoserna visar att målen inte nås. På så sätt blir målen styrande för klimatpolitiken samtidigt som politiken blir tydlig och förutsägbar.

*År 2020 har EU klarat av att nå sitt mål om att minska sina koldioxidutsläpp med 30 %. Unionen har klimatsäkrat sin politik och arbetar mot ett gemensamt mål om att minska utsläppen med 80 % till år 2050.*

*År 2020 har teknikutvecklingen fortsatt och ny miljöteknik introducerats i stor skala. Våra fordon drar allt mindre bränsle. Produktion av andra generationens biobränslen är etablerad. Allt fler elbilar introduceras på marknaden. Vind- och solkraft byggs ut kraftigt.*

*År 2020 är sambandet mellan tillväxt och ökad klimatpåverkan från transporter brutet. Transportvolymen ökar i en lägre takt och ökningen sker genom miljövänliga alternativ. Godstransporter har redan förts över från lastbil och flyg till järnväg och sjöfart, och utvecklingen fortsätter. Järnväg är det naturliga valet för persontransporter mellan våra storstäder.*

*År 2020 har energiförbrukningen minskat. Både hushåll, företag och den offentliga sektorn har investerat i ny och effektivare teknik och belysning. Bostäderna från miljonprogrammet har byggts om och minskat sin energiförbrukning. Nya hus byggs med lågenergimetoder, till exempel passivhusteknik utan extern värmeförsel. I Europa byggs inga hus med englasfönster eller utan isolering.*

*År 2020 har andelen icke-materiell klimatvänlig tjänstekonsumtion ökat på bekostnad av materiell konsumtion. Fler sysselsätts i tjänstesektorn. Industrin har automatiserat genom effektiv elanvändning. Kulturupplevelser och kvalificerade tjänster växer som andel av ekonomin.*

#### Mål och visioner till 2050

*År 2050 har utsläppen av växthusgaser per person världen över kommit att bli lika. De rika länderna har kraftigt minskat sina utsläpp. De växande ekonomierna runt om i världen tillämpar ny teknik som inte sliter på klimatet.*

*År 2050 är Sverige fossilfritt. Utsläppen av växthusgaser har minskat med 90 % i förhållande till 1990 års nivå. Bensinbilen är en historisk raritet.*

*År 2050 har EU minskat utsläppen av växthusgaser med 80 %. Bilar drivs med andra bränslen och tekniker. Kol, naturgas och olja håller på att fasas ut som energikällor.*

*År 2050 är elproduktionen och transporterna mångdubbelt energieffektivare och baserade på förnybara alternativ. Det är en kombination av sol, vind, vatten, och biobränslen.*

*År 2050 är det ointressant att flyga inrikes söder om Sundsvall. Tåg med hög hastighet, Gröna tåget, höghastighetståg eller andra lösningar, finns i Sverige.*

*År 2050 är det en självklarhet att alla material som går att återvinna återvinns. Systemet för återvinning är en helt integrerad del i produktens tillverkning.*

*År 2050 har energieffektiviseringen ökat med flera faktorer på många produkter. Kraven på energieffektivitet skärps successivt och medför viktiga teknikskiften.*

## Klimatet – ett globalt ansvar

Det är omöjligt att klara de globala kraven på utsläppsminskningar utan en bindande internationell klimatöverenskommelse som omfattar alla länder. Klimatförändringarna är ett verkligt globalt problem. Alla länder bidrar och alla länder drabbas. Därmed delar alla länder det moraliska ansvaret att agera.

Ansvarsbördan skiftar dock. De rika länderna står för den absoluta merparten av utsläppen och för de historiska utsläpp som redan har höjt temperaturen på jorden. USA:s utsläpp per person ligger till exempel fem gånger över nivån i Kina och drygt tjugo gånger över nivån i Nigeria.<sup>6</sup> Samtidigt har USA en BNP-nivå per person som är nio gånger större än Kinas och närmare trettio gånger större än Nigerias.<sup>7</sup> Motsvarande förhållanden, fast i något mindre utsträckning, gäller EU respektive Sverige i förhållande till Kina eller Nigeria. Sverige har fortfarande ett utsläpp per person som överstiger Kinas.

---

<sup>6</sup> US Department of Energy's Carbon Dioxide Information Analysis Center (CDIAC)

<sup>7</sup> Världsbanken, World Development Indicators database

Till detta kommer att ländernas möjligheter att klara de problem klimatförändringarna ger upphov till avgörs av deras utvecklingsnivå. Fattiga länder, som redan har svårigheter att försörja sin befolkning, har sämre möjligheter att investera i skydd mot klimatförändringar och att hantera översvämningar eller torka. Klimatförändringarna riskerar därför att öka klyftorna på jorden och skapa klimatflyktingar.

Klimatförändringarna resulterar också i ökad säkerhetspolitisk instabilitet. I regioner med brist på vatten eller fungerande livsmedelsproduktion skapar klimatförändringar allvarliga konflikter om dessa resurser. Länder med stora energiresurser kan använda dessa som säkerhetspolitiska påtryckningsmedel.

Förhandlingarna inför den nya globala klimatöverenskommelsen i Köpenhamn 2009 måste ta hänsyn till detta. Om växande ekonomier som Kina, Indien, Indonesien och Brasilien skall kunna övertygas att ansluta sig till en internationell överenskommelse – vilket är helt nödvändigt för att långsiktigt klara de globala utsläppsmålen – krävs att de rika länderna med störst utsläpp går före och tar sin del av ansvaret för de globala utsläppen. Det krävs också att de fattiga länderna får stöd i sin utveckling så att även deras ekonomier kan växa utan att klimatet drabbas. Kampen mot klimatförändringarna måste enligt vår uppfattning gå hand i hand med kampen mot fattigdomen.

En internationell klimatöverenskommelse måste göra det möjligt att nå det globala mål för utsläppsminskningar till 2050 som FN:s klimatpanel IPCC har pekat ut som nödvändigt, det vill säga 50-85 % procent jämfört med 1990. Det i sin tur innebär att det krävs ett betydande åtagande redan till 2020. Åtagandet för varje land måste bestämmas utifrån landets nuvarande utsläpp och dess ekonomiska förmåga att minska utsläppen framöver. EU-kommissionens förslag att minska utsläppen i unionen med 30 % till 2020 är en god utgångspunkt.

Ett sådant åtagande bör kombineras med ett gemensamt åtagande att de globala utsläppen av växthusgaser skall sluta öka inom tio år. Särskilda överenskommelser om utsläppen från globala transportslag som flyg och sjöfart kommer att bli nödvändiga.

Vi föreslår också att den svenska regeringen driver förslag om global utsläppshandel inom konkurrensutsatta energiintensiva industrier, exempelvis stålindustrin. Det skulle kunna minska de globala utsläppen och gynna de företag som utvecklar mer klimatvänliga tekniker utan att försämra den internationella konkurrensen.

Det kommer därtill krävas någon form av global fond för tekniköverföring och stöd till klimatanpassning i de fattiga länderna till vilken alla bidrar beroende på utsläpp och ekonomisk förmåga.

En framtida klimatöverenskommelse ger möjligheter att stärka det unilaterala samarbetet också på andra områden. FN är det naturliga organ som kan ansvara för att följa upp en ny global klimatregim. Världens länder behöver fortsatt samarbeta i klimatfrågan för att säkerställa att alla länder lever upp till sina åtaganden. Vi menar därför att en framtida klimatöverenskommelse bör innehålla bindande regler för uppföljning av överenskommelsen i FN:s regi.

#### *Förslag till åtgärder*

- Sverige bör aktivt verka för en global klimatöverenskommelse som omfattar alla länder.
- De länder som släpper ut mest och har störst resurser att ställa om skall också ta det största ansvaret för att minska sina utsläpp.
- De globala utsläppen måste sluta att öka inom tio år. Alla länder har ett ansvar för att göra det möjligt.
- De industrialiserade länderna bör minska sina utsläpp med minst 30 % till år 2020.
- Flyget och sjöfarten bör ingå i en ny internationell överenskommelse.
- Inför en global utsläppshandel för energiintensiv industri med global konkurrens.
- Tekniköverföring och anpassningsåtgärder för utvecklingsländerna finansieras genom en global fond till vilken alla länder bidrar beroende på utsläpp och ekonomisk förmåga.
- En klimatöverenskommelse bör innehålla bindande regler för uppföljning av överenskommelsen i FN:s regi.

## Klimatbistånd

Det svenska biståndet syftar till att bidra till att fattigdomen världen över kan undanröjas och de mänskliga rättigheterna värnas. Miljöinsatser har ofta en avgörande betydelse för att bekämpa fattigdom. Tillgång till rent vatten, en fungerande avfallshantering, en miljö utan gifter och kemikalier och till säkra livsmedel har stor betydelse både för människors hälsa och för ett lands ekonomiska utveckling.

Långsiktig ekonomisk tillväxt kan inte skapas utan att miljön förbättras för människor i utvecklingsländerna. Miljön kan samtidigt inte förbättras utan ekonomisk stabilitet. Valet mellan bistånd för fattigdomsarbete eller för miljöarbete existerar inte längre – båda insatserna måste till.

Länderna i västvärlden har i dag tillgång till den teknik som krävs för att minska utsläppen av växthusgaser. När utvecklingsländerna skall ta nästa steg i sin ekonomiska utveckling är det viktigt att det sker på ett sätt som inte ökar belastningen på klimatet. Därför behövs en överföring av ny miljövänlig teknik från de rika till de fattiga länderna.

Denna tekniköverföring kan ske både som en del av biståndspolitiken och genom CDM (Clean Development Mechanism; Kyotoprotokollets industriländer investerar i projekt i utvecklingsländer och kompenseras för egna utsläpp) och JI (Joint Implementation; gemensamt genomförande av utsläppsminskning). Särskilda mikrolån inriktade mot miljöteknik bör stödjas.

Det är också viktigt att stödja ett hållbart lantbruk i fattiga länder. Två tredjedelar av utvecklingsländernas befolkning lever på landsbygden. En livsmedelsproduktion som sliter på naturens resurser och inte är långsiktigt hållbar riskerar att leda utvecklingen fel. Vi behöver även miljö- och klimatanpassa vårt jordbruk i Europa, och ta bort exportsubventioner och dumpning av livsmedelsöverskott i länder i syd.

FN:s miljöprogram UNEP kan spela en större roll i att stödja mottagarländernas miljöförvaltning. UNEP bör omvandlas till ett fullvärdigt FN-organ som också kan stödja arbetet med att följa upp en ny global klimatöverenskommelse.

### *Förslag till åtgärder*

- Klimatsäkra det svenska biståndet och EU:s och FN:s biståndsinsatser.
- Återinför den klimatmiljard som den tidigare socialdemokratiska regeringen avsatte för biståndet.
- Gör ett årligt miljöbokslut, vilket innebär att man räknar på vad klimatbiståndet kostar och ger.
- Låt en statlig tekniköverföringskommission bidra till projektutvecklingen.
- Mikrolån inriktade mot miljöteknik.
- Utökad tekniköverföring genom projekt såsom CDM och JI.
- Rikta in biståndsmedel mot ekologiskt lantbruk och landsbygdsutveckling.
- Ge EU och FN:s miljöprogram UNEP i uppdrag att bättre stödja utvecklingen av miljöförvaltning och administration i mottagarländerna. Detta för att effektivisera organiseringen av klimatbiståndet på plats.
- UNEP bör bli ett eget FN-organ.

### **EU:s övergripande klimatpolitik**

Genom Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen deltar vi i ett internationellt samarbete som med kraft kan påverka utvecklingen framöver. EU spelar stor roll för klimatfrågan både genom den unionen kan göra internt och som en av de viktigaste aktörerna i de globala klimatförhandlingarna. EU skall enligt vår uppfattning på alla områden verka för en hållbar ekonomisk, social och ekologisk utveckling. Vi socialdemokrater vill använda EU:s hela styrka för att driva en radikal klimatpolitik. EU skall precis som Sverige gå före i att utveckla en hållbar samhällsmodell.

Vid sidan av att ha kompetens i ett antal sakfrågor - inte minst på den inre marknaden - som påverkar klimatpolitiken har EU också några övergripande klimatpolitiska instrument. Det viktigaste är att stå för den interna ansvarsfördelningen mellan medlemsstaterna för att klara unionens globala åtagande för att minska utsläppen av växthusgaser. Därutöver ansvarar EU för det gemensamma utsläppshandelssystemet och förfogar över den gemensamma budgeten, som kan användas till klimatåtgärder.

Europeiska rådet har beslutat att EU skall minska utsläppen av växthusgaser med 20 procent till år 2020 jämfört med 1990-års nivå. Minskningen kan bli 30 procent förutsatt att en internationell överenskommelse träffas. Andelen förnybar energi skall vara 20 procent och andelen förnybara bränslen i transporter skall vara tio procent. Dessutom skall EU nå ett mål om 20 procents energieffektivisering till år 2020.

Detta kräver en rad åtgärder; ökad produktion av förnybar energi, minskade utsläpp från industrianläggningar, energiproduktion och transporter och insatser för ökad energieffektivitet. Samtidigt menar vi att det var olyckligt att Europeiska unionen inte redan från början beslöt att minska utsläppen med 30 procent. Det hade både underlättat beslutsfattandet framöver och varit en viktig signal i de internationella klimatförhandlingarna.

Kommissionen har lagt fram ett direktiv om främjande av användningen av förnybar energi som slår fast bindande nationella mål för förnybar energi, inklusive ett bindande minimimål för transportsektorn. Sveriges åtagande blir att öka andelen förnybar energi från 40 till 49 procent. Det är en nivå som vi kan nå med den politik vi presenterar i denna plattform.

Systemet med handel med utsläppsrätter menar vi har goda förutsättningar att minska utsläppen av växthusgaser förutsatt att den tilldelade mängden utsläppsrätter inte blir för generös, vilket har varit fallet i det nuvarande handelssystemet. Genom ett system med utsläppsrätter bär den som släpper ut växthusgaser kostnaderna för detta samtidigt som systemet är konstruerat så att man relativt enkelt kan styra mot den utsläppsnivå som man vill se.

Kommissionen har presenterat en översyn av EU:s utsläppshandelssystem som ger riktlinjer för hur handeln skall fungera efter 2013. Tilldelningen av utsläppsrätter begränsas ytterligare, beslutas centralt och sker till stor del genom auktionering. För energisektorn gäller full auktionering direkt. För andra sektorer införs auktionering stegvis. Vissa sektorer kan undantas om de är utsatta för hård konkurrens från delar av världen som saknar liknande utsläppshandelssystem. Länkning till andra utsläppshandelssystem regleras liksom användning av utsläppsminskningar i tredje land. Betydligt fler växthusgaser tas in i handeln. (I dag endast koldioxid.) Utsläppen som täcks av handeln skall bli 21 procent lägre år 2020 jämfört med 2005.

Vi stöder förändringarna av handelssystemet och menar att auktionering borde vara regel i alla sektorer. Det är dock viktigt att vägtransporter och flyg får egna ”bubblor” i

handelssystemet, det vill säga att de inte konkurrerar om samma utsläppsrätter som industrin. Risken är annars stor att den konkurrensutsatta industrin förlorar marknadsandelar utan att utsläppen minskar.

För att EU:s mål om minskade utsläpp skall lyckas krävs enligt vår uppfattning att unionen i all dess verksamhet bedriver en hållbar politik. Reglerna på den inre marknaden måste utformas på ett sätt som premierar klimatsmart teknik och fasar ut äldre teknik. De så kallade TEN-projekten – Transeuropeiska nätverk - har redan i dag en tyngdpunkt på järnvägsinvesteringar, men skulle kunna inriktas så att de enbart stöder klimatsäkrade projekt. Ett exempel skulle kunna vara skapandet av ett EU-baserat stamnät för vindkraft längs våra kuster. Krav skulle också kunna ställas på att en andel av medlen från EU:s strukturfonder direkt skall gå till klimatinvesteringar och att stöden i övrigt inte får bidra till att utsläppen av växthusgaser ökar. EU:s budget behöver klimatsäkras.

Vi socialdemokrater är starkt kritiska mot EU:s gemensamma jordbruksstöd och vill att de avvecklas. Så länge de finns kvar borde de dock kunna få en tydligare klimatinriktning. En väsentligen större del av stödet kan inriktas mot klimatnyttig och/eller ekologisk produktion, exempelvis bioenergi. Stödet till djurtransporter kan helt avvecklas, också av klimatskäl. I takt med att jordbruksstödet avvecklas kan delar av stödet användas till att i stället finansiera forskning och utveckling av miljövänlig teknik.

#### *Förslag till åtgärder*

- EU bör minska utsläppen med minst 30 procent.
- Systemet med utsläppshandel skall bidra till att göra detta möjligt. Utsläppsrätterna skall auktioneras ut. Undantag enbart för konkurrensutsatt industri.
- Vägtransporter och flyg bör ha en egen bubbla i handelssystemet.
- En miniminivå för en gemensam koldioxidskatt inom EU bör införas.
- Initiativ till ett EU-baserat stamnät för vindkraft i havet, längs kusterna.
- Reglerna på den inre marknaden måste utformas på ett sätt som premierar klimatsmart teknik och fasar ut äldre teknik.
- EU-baserade infrastrukturprojekt får inte längre stödja olje- och gasledningar utan ska enbart handla om förnybar energi.
- En andel av medlen från EU:s strukturfonder skall direkt stödja klimatinvesteringar.

- EU:s jordbruksstöd skall avvecklas, men fram till dess att så sker måste de klimatsäkras. Stödet till djurtransporter skall avvecklas.

### Miljöteknikexport

Miljöteknik är en av Sveriges snabbast växande exportgrenar, men vi behöver bli ännu bättre. Genom att satsa på ny teknik kan vi agera ett kraftfullt föredöme, och även exportera klimatsmarta lösningar till vår omvärld. På så sätt kan vi direkt utnyttja det faktum att vi i Sverige går före i omställningen till ekologisk hållbarhet till att stimulera tillväxten och skapa nya arbetstillfällen.

Vi vill därför utveckla den statliga verksamhet som redan finns på detta område och kraftsamla kring ett kunskapscentra för export och uppvisning av miljö- och energiteknik. Centrat skall ansvara för samordning av kommunerna, som utgör show-rooms för utländska kunder, och marknadsföra svenska systemlösningar, energitjänster och produkter. Exportrådet bör därtill få ett tydligare uppdrag och ytterligare resurser att stimulera export av miljöteknik.

Det bilaterala samarbetet kring miljöteknikutveckling bör också stärkas. Det kan ske genom en utveckling av "twin-cities" i Sverige och Kina, Indien, Indonesien och Brasilien med målet att implementera klimatsmarta energisystem.

Det är också viktigt att sprida bilden av Sveriges miljöarbete bland besökare från andra länder. Det stärker Sveriges roll i det internationella miljöarbetet och öppnar för nya affärsmöjligheter och samarbeten. Vi vill därför utveckla samarbete med besöksnäringen där "Det gröna Sverige" förstärker en positiv Sverigebild. Naturturism och miljöprofilerad svensk turism kan bli en viktig del i att stärka varumärket Sverige.

### *Förslag till åtgärder*

- Öka stödet till svensk miljöteknikexport och stimulera internationella samarbeten.
- Goda exempel från svenska kommuner skall samlas och marknadsföras på ett bättre sätt.
- Utveckla samarbete med besöksnäringen kring "Det gröna Sverige".

# Energi

Klimatförändrande växthusgaser släpps ut när fossila bränslen förbränns. Kol, olja och naturgas är fortfarande bland de allra mest använda energikällorna världen över.<sup>8</sup> Trots att Sverige har låga utsläpp av koldioxid i produktion av el- och värme finns det fortfarande en hel del kvar att göra.

Samtidigt måste alla klimatåtgärder ske med en stor medvetenhet om de effekter de kan få på konkurrenskraft och sysselsättning. Klimatomställningen kan bara lyckas om alla är med. Högre energiskatter bör därför kombineras med åtgärder för att underlätta för människor att minska sin energikonsumtion, som exempelvis konverteringsstöd. Högre energiskatter skall i första hand gå tillbaka till hushållen för att skynda på omställningen, men kan även användas som kompensation för högre levnadsomkostnader. Rätt åtgärder och rätt ambitioner kommer att stärka Sveriges konkurrenskraft och skapa nya jobb. Det är samtidigt viktigt att utforma energibeskattnings- och andra styrmedel så att industrin har rimliga konkurrensvillkor i förhållande till länder med lägre ambitioner.

Energimyndigheten har inför kontrollstation 2008 gjort vissa bedömningar av vår energianvändning fram till 2025. Förbrukningen antas öka inom industrin och transportsektorn men minska något inom bostads- och servicesektorn. Sammantaget förväntas en ökning på 16 procent. Prognoser är alltid osäkra och kan på kort sikt slå fel beroende på till exempel konjunkturen och på längre sikt på grund av nya behov eller ny teknik. Framförallt visar prognosen på behovet av ökad energieffektivisering.

Att få ett hållbart energisystem handlar om många faktorer i samverkan. Det handlar både om att tillföra ny, ren energi och om att effektivisera befintlig användning. Det finns stora möjligheter till energieffektivisering i Sverige – hos såväl hushåll som industri och andra näringar. Det handlar också om att styra användningen av olika energislag så effektivt som möjligt.

Vi behöver använda den energi vi producerar mer effektivt. Vi vill genomföra en elväxling från energislösande lågproduktiv användning i främst icke energiintensiv industri och hos

---

<sup>8</sup> Energimyndigheten, Energiläget 2007. Sid. 55

hushållen till högproduktiv produktion i process- och tillverkningsindustrin och en utbyggnad av järnvägen och effektiva el- och hybridbilar.

Energieffektivisering handlar dels om att hushålla med resurser, men det finns också rena klimatvinster att göra genom minskad användning av fossila bränslen. Genom en effektivare uppvärmning kan kvarvarande olja och kol fasas ut ur fjärrvärmesystemen, och gamla, oljeeldade villapannor kan ersättas med moderna hållbara uppvärmningsformer.

Vad gäller el är det angeläget att hushålla med användningen, trots att det svenska elsystemet till mer än hälften bygger på förnybara energikällor.<sup>9</sup> Med ett ökat tillskott av förnybar el från Sverige skulle vi kunna medverka till att fasa ut kolkraften på den nordiska elmarknaden.

#### Boende och lokaler

En stor del av energianvändningen sker i våra bostäder, och här har också den tekniska energieffektiviseringspotentialen bedömts vara mycket stor. Den socialdemokratiska regeringen satte 2006 upp målet att den totala energianvändningen i bostäder bör minska med 20 % till år 2020 och med 50 % till år 2050. Energieffektiviseringsutredningen visar nu att Sverige redan med de styrmedel som den socialdemokratiska regeringen införde med god marginal når målet om 20 procent generell energieffektivisering fram till och med 2020 och att potentialen framöver är mycket stor. Vi anser därför att Sveriges såväl generella nationella mål som energianvändningen i bostäder till 2020 måste höjas. Utan styrmedel och en aktiv politik riskerar en mycket stor del av energieffektiviseringarna dock att inte bli av. Därför vill vi föreslå en rad nya åtgärder för ökad energieffektivisering.

En grundläggande tanke är att olika energiformer skall användas så effektivt som möjligt. El är en högvärdig energibärare och bör inte användas till uppvärmning. Fjärrvärme och fjärrkyla är effektiva användningsformer, och det är viktigt att slå vakt om fjärrvärmeunderlaget. Det finns fortfarande en viss andel olja inom uppvärmningssektorn som är angeläget att fasa ut.

Geotermisk energi – bergvärme – kan vara ett hållbart alternativ för uppvärmning, förutsatt att behovet av el kan minimeras. Forskning kring geotermisk energi är därför intressant att stödja.

---

<sup>9</sup> Energimyndigheten, Energiläget 2007. Sid. 36-37

Det är angeläget att en så stor andel som möjligt av de nybyggda husen är energieffektiva hus som kräver liten uppvärmning. Så kallade passivhus som inte behöver någon extern uppvärmning alls är exempel på en sådan byggteknik. År 2020 bör 75 % av alla hus som byggs vara hus med litet eller inget behov av extern värmeförsel. Alla hus som byggs i offentlig regi skall klara detta om inte särskilda omständigheter finns. Det är också viktigt att stödet till renoveringar av gamla hus syftar till att minska energiförbrukningen.

Även användningen av hushållsel erbjuder stora möjligheter till effektiviseringar, och därmed också besparingar för de boende. Energisnåla val av hushållsteknik bör underlättas med tydlig märkning.

Byggbolagen måste ta ett större ansvar för energismarta bostäder, och kraven från samhället måste bli tydligare. Energikrav bör ställas vid ombyggnad - inte som idag endast råd. En satsning på upprustning av miljonprogrammen skall ske, i samband med vilken tydliga krav på energieffektivisering bör ställas. Hårdare energieffektivitetskrav på el- eller fossiluppvärmda hus ska i princip omöjliggöra att nybyggda hus värms med direktverkande el, en stor andel el eller med olja. Dessutom bör strängare energikrav ställas i PBL för fritidshus förutsatt att rimliga alternativ till eluppvärmning kan tillhandahållas.

Vi vill ge elkunderna återbäring på de höga energipriserna och att den som vill investera i klimatsmart uppvärmning eller i att minska sin förbrukning skall få stöd med det. Därför vill vi införa vita certifikat. Genom de vita certifikaten åläggs elleverantörer att effektivisera motsvarande en viss procent av den mängd el de säljer. Företaget kan antingen genomföra åtgärderna själva eller köpa intyg, vita certifikat, av någon annan, till exempel ett bostadsbolag, som har minskat elanvändningen i motsvarande grad.

De vita certifikaten skall minska onödig energianvändning och utnyttja den nya energismarta tekniken där möjligheterna finns. Det leder till ett snabbare effektiviseringsarbete. Investeringarna i effektivare och klimatvänligare elanvändning kommer att ta fart och hushållens förbrukning kommer därmed att sjunka. Fastighetsbolagen får starka incitament att minska elförbrukningen.

Möjligheterna att påverka sin energinota måste förbättras. Även hyresgäster bör få större möjligheter att minska sina energikostnader. Obligatorisk individuell och timvis mätning med eget kostnadsansvar för förbrukningen av varmvatten och el bör införas, och när det är

tekniskt möjligt även för värme och kyla. När miljonprogrammen rustas upp bör individuella mätare sättas in.

Hushållen behöver fortsatt stöd för att ställa om sin uppvärmning. El- och oljekonverteringsstöd bör införas för hushållen för att minska klimatpåverkan. Uppvärmning med solfångare ska stimuleras genom att solvärmestödet höjs. Energislösande luftkonditioneringssystem bör bytas ut mot fjärrkyla. Andelen fjärrvärme och fjärrkyla skall öka, bland annat genom att en oberoende instans skall kontrollera prissättningen i fjärrvärmesektorn och på så sätt hindra oskäligen priser. Starkare incitament för att ta tillvara industriell spillvärme i fjärrvärmesystemet skall utvecklas.

Vi vill också stödja beteendeförändringar. Energianvändning handlar mycket om beteenden – vi måste underlätta för människor att handla miljövänligt. Vi föreslår därför en satsning på informationsinsatser – exempelvis en folkbildningskampanj tillsammans med fastighetsägare, boendeorganisationer och bildningsorganisationer. Förlägg energikonsulter/kommunala energirådgivare till IKEA, Coop, Siba med flera ställen där många människor investerar i ny teknik. Företagen bör också förmås att ta ett större ansvar för information och produktupplysning. Beteendeförändringarna underlättas av en enhetlig klimatommärkning med tydlig livscykelanalys.

#### *Förslag till åtgärder*

- Energianvändningen i våra bostäder bör minska med 30 % till år 2020.
- Stimulera biobränsleddad fjärrvärme och fjärrkyla för uppvärmning. Låt en oberoende instans kontrollera prissättningen. Tillvarata industriell spillvärme. Forska kring geotermisk energi.
- 75 % av de hus som byggs 2020 och alla offentliga nybyggnationer skall vara energieffektiva hus, det vill säga hus med behov av minimal eller ingen uppvärmning. Nybyggda hus skall inte få uppvärmas med el eller olja.
- Ställ energikrav vid ombyggnad.
- Inför vita certifikat för energieffektivisering.
- Individuell och timvis mätning av vatten, el, värme och kyla med eget kostnadsansvar.
- Inför ett el- och oljekonverteringsstöd.

- Hög solvärmestödet.
- Genomför en folkbildningskampanj för energieffektivisering.

## Industrin

Den socialdemokratiska regeringens Oljekommission uttalade att oljeanvändningen i industrin behöver minska med mellan 25 och 40 % till år 2020 om Sverige skall klara att bryta sitt oljeberoende. Det ställer krav på omfattande insatser för att ställa om industrins uppvärmning och de industriella processerna. Klarar den svenska industrin den omställningen kommer man att ligga långt framme i att använda ny och effektivare teknik. Det handlar om såväl teknik för effektivisering som övergång från fossila bränslen till biobränslen och i vissa fall el.

Förutom oljan är industrin också en stor användare av såväl el som värme. Programmet för el-effektivisering i industrin, PFE, har varit effektivt i den elintensiva industrin, men det kvarstår en mycket stor energieffektiviseringspotential i mindre industrier och verkstadsindustri. Men denna kommer inte att utnyttjas utan ytterligare styrmedel. Vi vill därför utvidga PFE till verkstadsindustri, som mot ekonomiskt incitament kan få tydligare drivkrafter att effektivisera dels elanvändning, men också uppvärmning.

Vi vill också införa, PFO, Program För Oljekonvertering, i industrin. Olja som används för uppvärmning eller elproduktion skall bytas ut mot förnybara alternativ. Endast olja som behövs i industriprocesser skall finnas kvar. Biogas bör användas där det är möjligt. Dessutom bör forskningen om att ersätta kol med exempelvis elektrolys i ståltillverkningen utvecklas liksom så kallade CCS-metoder för att fånga in koldioxid. En modern, kunskapsintensiv industri kan i flera fall välja andra alternativ än kol. Skäl till EU-engagemang i CCS-metoder är att en framgångsrik teknik inte ska reserveras för ett enskilt företag utan komma hela samhället till del. Avgörande är dock att gemensamma forskningsinsatser riktas mot förnybara alternativ. Forskningen kring fossila energiformer ska finansieras av branscherna själva.

Det är dessutom viktigt att utveckla energitjänstemarknaden. Företag inriktade på energieffektivisering av andra företag är en lovande marknad, men utvecklingen går alltför långsamt. Införande av energieffektiviseringstjänster till hushåll och företag bör övervägas med någon form av stöd. Detta genererar kvalificerade arbetstillfällen och minskar energiförbrukningen, och fungerar också innovationsdrivande.

### *Förslag till åtgärder*

- Utvidga Programmet för el-effektivisering i industrin – PFE – till hela verkstadsindustrin.
- Inför ett Program för Oljekonvertering – PFO – i industrin.
- Utveckla forskningen kring CCS och elektrolys i industrin på EU-nivå.
- Stimulera energieffektiviseringstjänster direkt till enskilda hushåll och företag.

### **Eltillförsel**

Mer förnybar el kan fasa ut den sista kvarvarande fossila elen ur det nordiska elsystemet, och kanske även göra Sverige till en viktig exportör av förnybar el såväl som av tekniska lösningar för miljövänlig el. Sverige har en stor outnyttjad potential för förnybar el. Det är samtidigt viktigt att förnybar energi i form av biomassa används rationellt och i former som ger reella klimatvinster utan att riskera skogsindustrins råvarutillgång.

Sverige ligger långt efter länder som Danmark och Tyskland vad gäller att ta vara på småskalig förnybar energiproduktion. Det är tid att inse att alla tillskott till energisystemet innebär miljövinster – och kan också öka engagemanget i klimatfrågor. Inkopplingsavgifterna för småskalig förnybar eltilförsel måste vara skäligen och inte hindra utbyggnaden av till exempel vindkraft. Lokal produktion av energi ska uppmuntras. Elnätet ska förstärkas utifrån de behov förnybar elproduktion som vindkraft ger upphov till. Nätägare bör få skärpt skyldighet att ta emot förnybar el.

Vindkraft är kanske det mest lovande energislaget på kort sikt, men kraftfulla politiska åtgärder måste göras för att undanröja kvarvarande hinder för vindkraftsutbyggnad. En enklare tillståndprocess för vindkraft är en nödvändighet. Vindkraftsetableringar skall inte samtidigt prövas både gentemot Miljöbalken och Plan- och bygglagen. Möjligheterna att överklaga vindkraftsetableringar bör därtill begränsas. För att kunna överklaga ett beslut om etablering av vindkraft skall krävas prövningstillstånd.

Förstärkt överföringskapacitet och ny överföringsteknik för vindkraftsel från norra Skandinavien till södra Sverige bör kunna göra klimatvidrig el från Mellaneuropa överflödig på den nordiska elmarknaden. Dessutom ger den positiva utvecklingen anledning att sätta

ett nytt, högre planeringsmål för vindkraft. Vi vill se en rejäl tempohöjning för vindkraftsutbygganden. Energimyndigheten har föreslagit ett nytt planeringsmål på hela 30 TWh, varav 20 TWh på land och 10 TWh till havs, till och med 2020. Vi socialdemokrater vill föra fortsatta samtal med vindkraftsbranschen om åtgärder för att stimulera ny vindkraft.

Kraftvärme är effektivt för både el- och värmeproduktion och har stora utvecklingsmöjligheter, både för bioenergi och sopförbränning. Åtgärder bör vidtas för bättre effektivitet för energiutvinning ur avloppsslam och ur organiskt avfall som inte kan återvinnas effektivt. Ett nationellt mål om andelen sopor som rötas bör formuleras. Det finns ett stort behov av lokala/regionala systemlösningar för avfallshantering.

Vi vill också effektivisera befintlig vattenkraft. Modern teknik, som exempelvis undervattenturbiner, kan öppna nya möjligheter för energiutvinning utan att miljövärden går förlorade.

Torv är en delvis fossil energikälla eftersom den förnyas långsamt. Torvmossor avger metangas, som har 21 gånger så stor klimatpåverkan som koldioxid. Torvmossor är dock samtidigt viktiga för den biologiska mångfalden. En begränsad brytning av torv inom energiproduktionen är därför önskvärd enbart om detta inte har negativa miljökonsekvenser.

För att möjliggöra utbyggnaden av förnybar el är det nödvändigt med en successivt höjd ambition i elcertifikatsystemet. Målet bör vara att 30 TWh ny förnybar el kan tillföras energisystemet till 2020. Energimyndigheten uppger att kvoterna i certifikatsystemet behöver höjas till runt 25 % år 2020 för att göra detta möjligt. Enligt en rapport från Energimyndigheten innebär fler gröna certifikat att så mycket som två tredjedelar av dessa kommer att gå till vindkraft. Samtidigt bör effekterna på biomassemarknaden följas liksom utvecklingen av elpriserna

Det är också viktigt att fortsätta satsningen på forskning och utveckling. Ny kunskap och ny utveckling skall möjliggöra en reell omställning av energisystemet. Här kan statliga aktörer ta ett större ansvar. Sjätte AP-fonden bör starta en ny riskkapitalfond för klimatsektorn för att svensk forskning skall kommersialiseras i Sverige. Vi vill också att Vattenfall ska driva på energiomställningen. Vattenfall ska ta ett större ansvar för investeringar i ny teknik i Sverige, i pilot- och demonstrationsanläggningar för förnybara energikällor och i effektivare elöverföring. För att stödja utvecklingen av energiteknik behöver tillgången på riskkapital förbättras. De statliga satsningarna på riskkapital måste i högre utsträckning än i dag rikta sig

mot miljötekniksektorn. Former för att förbättra kontakten mellan innovatörer och finansärer måste upprättas. Vi vill att offentligt finansierad svensk forskning skall kommersialiseras och ge jobb i Sverige.

Kärnkraften skall successivt fasas ut med hänsyn till sysselsättning och välfärd och i den takt kärnkraftselen ersätts med el från förnybara källor samt energieffektivisering. Sverige är dock i dag ett av världens mest kärnkraftberoende länder och kärnkraften kommer därför att utgöra en viktig del av vår elproduktion för en lång tid framöver. Under denna tid skall den användas på ett säkert och effektivt sätt. Samtidigt står det klart att det är omöjligt att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle på ändliga energikällor som olja, kol och kärnkraft.

Hur väl elmarknaden fungerar är en avgörande faktor för energiomställningen – men också för ekonomin i stort; för jobben, konkurrenskraften och industrin. Den bristande konkurrensen på elmarknaden medför att kraftproducenter behåller fossil el som prissättande på kraftmarknaden – något som höjer elpriserna och försämrar konkurrensläget samtidigt som dominansen i producentledet gör det svårt för nya företag att etablera sig som elproducenter. I dag finns risken att nätägare försvårar för exempelvis vindkraft att komma in i systemet. Därför måste effekterna av den nuvarande koncentrationen och konkurrensbristen i producentledet på elmarknaden åtgärdas med bättre konkurrens och övervakning. En effektivare övervakning kan fås genom en gemensam nordisk övervakningsmyndighet.

#### *Förslag till åtgärder*

- Lokal elproduktion bör stimuleras genom sänkta inkopplingsavgifter och ökad skyldighet för nätägare att ta emot förnybar el.
- Förenkla tillståndprocessen för vindkraft.
- Höj planeringsmålet för vindkraft.
- Öka målet för ny förnybar el till 30 TWh till 2020.
- Öka andelen avloppsslam och sopor som rötas för att utvinna biogas.
- Pröva en begränsad brytning av torv inom energiproduktionen förutsatt att detta inte har negativa miljökonsekvenser.
- Sjätte AP-fonden bör starta en ny riskkapitalfond för klimatsektorn.
- Vattenfall skall driva på energiomställningen.

- Öka de statliga satsningarna på riskkapital för investeringar i miljöteknik.
- Kärnkraften skall successivt fasa ut med hänsyn till sysselsättning och välfärd och i den takt kärnkraftselen ersätts med el från förnybara källor samt energieffektivisering.
- Öka konkurrensen på elmarknaden. Skapa en gemensam nordisk övervakningsmyndighet.

### Klimatinvesteringsstöd

De lokala investeringsprogrammen och klimatinvesteringsprogrammen har varit mycket framgångsrika för att minska de svenska utsläppen av växthusgaser.

Sammantaget beräknas de kommande och pågående klimatinvesteringsprogrammen minska utsläppen av växthusgaser med en och en halv miljon ton årligen.

Programmen har varit lokalt förankrade och lokalt medfinansierade. Därmed har det funnits garantier för att pengarna har gått till bra projekt som gjort nytta. Bara under 2008 lämnade kommuner, företag med flera aktörer in ansökningar om mer än 2,3 miljarder kronor i bidrag till investeringar. Investeringarna omfattade sammanlagt omkring nio miljarder kronor och skulle ha minskat utsläppen av växthusgaser med ytterligare en miljon ton.

Vi socialdemokrater menar att det var ett stort misstag av den borgerliga regeringen att avbryta klimatinvesteringsprogrammen. Programmen borde i stället ha byggts ut och utvecklats.

Vi föreslår därför att klimatinvesteringsprogrammet skall fortsätta. Vi ser exempelvis ett stort behov av investeringar inom bioenergi – omhändertagande av spillvärme, distributionsnät för värme och fjärrkyla, lagring av värme och kyla samt teknik för produktion och uppgradering av biogas. Ett ökat uttag och tillgång till biogas har också stor betydelse för transportsektorn, där utsläppen till skillnad från andra sektorer nu ökar. Biogasen har stor potential som lokalt producerat bränsle för kollektivtrafik. Utvecklingen av bioraffinaderier, det vill säga anläggningar för framställning av el, värme och drivmedel bör därför stimuleras.

Vi tror också att formen för klimatinvesteringsprogrammen – lokalt förankrade projekt som beviljas stöd utifrån stödets samhällsekonomiska nytta och klimatnytta – kan fungera som modell också för internationellt beslutade stödprogram.

### *Förslag till åtgärder*

- Återinför och bygg ut klimatinvesteringsprogrammen.
- Sprid arbetssättet med klimatinvesteringsprogram också internationellt, exempelvis inom EU.

## Hållbara Transporter

Transportsystemet står inför en stor klimatutmaning. Hela transportsystemet står i dag för 30 procent av de svenska växthusgasutsläppen och godstransporter på väg svarar för sex procent.<sup>10</sup> Möjligheterna till positiv förändring är dock stora. Vi behöver stödja ny miljövänlig teknik och bränslen, stimulera människor att lägga om sina resvanor och investera i järnväg och kollektivtrafik.

Sveriges olika geografiska förutsättningar, de långa avstånden och de vitt skilda levnadsvillkoren för människor som bor i städer jämfört med på landsbygd och i glesbygd, är en av våra viktigaste utgångspunkter. I städer är det nödvändigt att investera för att få fler att resa kollektivt i större utsträckning än i dag om klimatet skall hålla. På landsbygden kommer bilen även i framtiden att vara viktig för persontransporter. Men bilismen skall vara smartare, renare och effektivare än idag. Näringslivets behov av goda transportmöjligheter med liten klimatpåverkan måste tillgodoses oavsett var företaget ligger, vad som produceras eller vilka tjänster som säljs.

Vi ser transportsystemet som en helhet med utgångspunkt i en ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i hela Sverige. Varje transportslag skall ha goda förutsättningar att komplettera de andra, både när det gäller gods- och persontrafik. I dag samarbetar åkerierna med tågoperatörerna för att optimera kundernas transportlösningar. Hamnarna jobbar ihop med Banverket för att få tillgång till spår och effektivare övergångar mellan transportslagen. Kollektivtrafikens aktörer har nyligen tagit i hand på att göra vad som krävs för att öka andelen kollektivtrafikresenärer med 50 procent till 2020.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Vägverket publikation 2007:111 Klimatneutrala godstransporter på väg, sid. 3.

<sup>11</sup> KOLL Framåt, Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. 2007-12-21

Den här positiva utvecklingen där transportslagen samverkar vill vi stimulera och backa upp eftersom vi är övertygade om att det ger långsiktiga fördelar inför klimatutmaningen. Vi vill bidra med en politik för framtiden för att skapa ännu bättre möjligheter till effektiva transporter, där transportslagen kompletterar varandra maximalt. Kombiterminaler skall ge förutsättningar att uppnå bästa effekt. Hela resan skall fungera, för både människor och gods.

Behoven av nyinvesteringar och underhåll av vägar och järnvägar runt om i Sverige är mycket stora. Nu diskuteras medfinansiering allt oftare, det vill säga att kommuner och regioner/landsting inte bara skall låna staten pengar till infrastruktur, utan att de dessutom skall betala delar av investeringen med kommunala skattemedel. Vi socialdemokrater anser att staten måste ta sitt ekonomiska ansvar för investeringar och underhåll av riksvägar, motorvägar och järnväg. Infrastruktursatsningarna skall styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners ekonomi.

Kommunikationen via e-post och över Internet har radikalt ökat mängden kontakter mellan människor det senaste decenniet. Samma teknik gör telefon- och videokonferenser till ett bra alternativ till resande. Här finns en outnyttjad potential. Många reser kors och tvärs både inrikes och utrikes för att delta i möten som lika gärna kunde ske via videolänk. Att delta i möten virtuellt kan vara ett sätt att klimatsortera sina resor, det vill säga att ifrågasätta om det är nödvändigt att göra resan alls eller om den kan göras på ett mer miljövänligt sätt. Fler kan arbeta hemifrån vissa dagar.

Vi vill stimulera höjd kunskapsnivå om vad hållbara transporter innebär genom stöd till forskning, informationsinsatser i kommuner och organisationer som verkar i denna riktning. Både yrkestrafikanter och vanliga vardagsresenärer behöver mer kunskap om vilka transport- och resealternativ som finns för att kunna välja till exempel kollektivtrafik, samåkning eller cykel före den egna bilen. Därför krävs också satsningar som stimulerar attityd- och beteendeförändring i trafiken i en miljövänlig riktning.

## Järnvägen ger ökad tillväxt

Vi vill öka satsningarna på tåg och järnväg och vi vill fortsätta att prioritera järnväg före väg. Tågtransporter är ekologiskt hållbara, de utgör en oerhört viktig tillväxtfaktor och de håller ihop Sverige. Att resa med tåg upplevs som attraktivt av många, både på korta och medellånga avstånd. Det har aldrig gått så mycket trafik på svensk järnväg som nu. De senaste 15 åren har godstrafiken ökat med nästan 25 %, persontrafiken med 60 % och den regionala pendlingstrafiken har fördubblats.<sup>12</sup> Och varje år slås nya rekord. En marknad med tågcharter från Sverige till södra Europa har vuxit fram, mycket som en följd av klimatdebatten.<sup>13</sup>

Vi är övertygade om att rejäla investeringar i järnväg är bra för långsiktigt ökad tillväxt, för effektiva, bekväma och säkra resor och inte minst för att flytta över fler godstransporter från väg till järnväg. Erfarenheter från tidigare järnvägsutbyggnad visar att tågresandet ökar mer än prognoserna visat och att vinsterna i form av ökat nyföretagande, fler jobb och möjligheterna att bo kvar underskattats. Därför är det nödvändigt att sikta högt.

Vi vill att tågresorna skall fortsätta att öka, både de regionala och de långväga persontransporterna. Detta ska åstadkommas genom utbyggnad av järnvägskapaciteten och genom ökad samordning mellan transportslagen. Klimatberedningen var enig om att järnvägen i Sverige behöver byggas ut och att investeringarna bör öka. Vi socialdemokrater anser att målet bör vara att kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter skall öka med uppemot 50 procent. För att göra detta möjligt krävs att investeringar i ny järnvägskapacitet prioriteras framför investeringar i vägar. Underhållet av järnvägar och vägar skall anpassas efter de faktiska underhållsbehoven.

Sveriges elproduktion har låg klimatpåverkan, vilket gör järnvägstransporter till det mest miljövänliga sättet att resa och frakta gods. Spårburna transporter ska vara det självklara valet för näringsliv och enskilda där tåget är ett alternativ. Järnvägen hade 2006 cirka 22 procent av godstransporterna i Sverige, sjöfarten står för 37 procent och vägtransporterna 40. För att avlasta vägarna från tunga transporter, skall såväl tåg- som inrikes sjöfartstransporter ta en större andel.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Banverket

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> SIKA, Transportarbete 1970-2006

Vi vill befästa och utveckla tågets ledande roll som grönt transportmedel och snarast möjligt skapa infrastrukturella förutsättningar för tåget att konkurrera ut inrikesflyget. För att göra detta möjligt vill vi (1) satsa på järnvägsunderhåll, (2) snabba upp och effektivisera nuvarande system, (3) investera i ny kapacitet på järnvägsnätet och (4) på sikt bygga ett system med höghastighetståg mellan våra storstäder och ner på kontinenten. Då kan godstrafiken få exklusiv rätt till de gamla stambanorna och andelen gods på järnväg kan öka. Investeringarna i Sveriges tågtrafik behöver ha samma omfattning som jämförbara länder i Europa.

SJ har ett viktigt samhällsuppdrag som den dominerande operatören för persontrafik på järnväg. Vi vill att SJ skall ha ett uttalat mål att ha en prispolitik på biljetter som gör att de kan vinna marknadsandelar från andra transportslag. Det ska vara enkelt och prisvärt att resa med tåg.

Vi vill se en satsning på biltåg. I dag är biltågen i Tyskland ett populärt sätt att kombinera bekvämlighet och miljönödvändighet – inte minst för barnfamiljer med stor packning. Sverige bör kräva att EU stödjer fler biltåg mellan länderna i Europa. I Sverige bör SJ ges i uppdrag att starta biltågsservice mellan några av de större städerna i Sverige.

Skall vi långsiktigt förbättra möjligheterna att både klara våra utsläppsmål och våra företags konkurrenskraft är det viktigt att inte enbart förbättra transporter inom Sverige, utan också transporter till och från Sverige. Vi behöver exempelvis ytterligare förstärka möjligheterna till godstransporter med tåg eller transporter till sjöss. Ett sätt att åstadkomma detta är att Sverige i ökad omfattning är aktiva och tar del av EU:s infrastrukturinvesteringar. Sverige bör vara berett att gå in och medfinansiera fler projekt, och därmed också få större del av unionens satsningar på detta område.

#### *Förslag till åtgärder*

- Prioritera nyinvesteringar i järnväg framför nyinvesteringar i väg.
- Kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter skall öka med uppemot 50 procent.
- Förbättra underhållet av järnvägen. Prioriteringar mellan underhåll av järnvägar och vägar skall utgå de faktiska underhållsbehoven.
- Sverige skall satsa på tåg med hög hastighet mellan våra storstäder, så att tåget också blir tidsmässigt konkurrensmässigt med flyget.

- SJ skall ha en prispolitik på biljetter som gör att tåget kan vinna marknadsandelar från andra transportslag.
- Satsa på biltåg, både i Sverige och i EU.
- Sverige skall söka mer infrastrukturmedel från EU, och vara beredda att medfinansiera satsningar som innebär att transportererna med tåg eller till sjöss mellan Sverige och andra EU-länder kan öka.
- Stimulera ett gemensamt biljettsystem inom EU.

#### Den inrikes sjöfarten skall öka

Vi vill stimulera gröna sjötransporter längs med Sveriges kust och i de större sjö- och kanalsystemen.

Sverige har en av Europas längsta kuster, något som bör utnyttjas bättre för att flytta över godstransporter från vägar. Sjöfarten är en transportresurs med outnyttjad potential. Allt mer gods packas idag i containers, hamnar och terminaler förbättras och det blir därmed lättare att öka andelen transporter till sjöss. För att underlätta denna utveckling behöver sjöfartens kostnader i form av farleds-, farledsvaru-, fyr- och lotsavgifter ses över. Avgifterna ses av branschens aktörer som ett avgörande hinder för att kunna konkurrera med lastbilstransporterna.

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportsättet och det mest miljövänliga i förhållande till transporterad volym. Ett fartyg som lastar 2 700 ton sågat virke i Karlstad släpper ut ca 105 000 kilo koldioxid på sin väg till södra Europa. Samma transport på väg skulle kräva 104 lastbilar, som tillsammans släpper ut ca 360 000 kilo koldioxid.<sup>15</sup> Miljövinster är stora.

Trots energieffektiviteten släpper dagens fartygsmotorer ut oacceptabla mängder miljöfarliga ämnen som skadar sjöbotten och livet i vattnen. Skall transporter till sjöss öka i omfattning krävs stora investeringar bland annat för bättre fartygsmotorer, katalysatorer och bunkerolja. Ett fördjupat samarbete med andra länder inom EU, inom FN:s sjöfartsorgan IMO och med våra närmaste grannländer runt Östersjön är nödvändigt för att alla sjötransporter i svenska vatten skall bli ekologiskt och ekonomiskt hållbara. Dessutom bör ineffektiva tvåtaktsmotorer i fritidsbåtar fasas ut för miljövänligare alternativ.

---

<sup>15</sup> Sjöfartsforum.

En möjlighet att stimulera mer miljövänliga sjötransporter är att fartyg som reser inom den Europeiska unionen tvingas köpa utsläppsrätter – i ett separat system - om de inte når gemensamt fastställda krav på utsläppsnivåer. Poängen med systemet skulle inte vara att missgynna sjöfarten utan samtidigt skall miljövänlig sjöfart stimuleras. Det skulle ge branschen ekonomiska incitament att investera i mer miljövänlig teknik.

Godstransporterna till sjöss ökar stadigt och motsvarade år 2006 hela 37 % av Sveriges samlade godstransportarbete. En stor del av ökningarna kan tillskrivas intermodala lösningar, det vill säga förbättrad samverkan mellan tåg- och sjötransporter och fler kombiterminaler som ökat transporteffektiviteten. I dag råder trängsel på järnvägsspåren vilket också drabbar sjöfartens möjligheter till effektiva och miljömässigt hållbara transporter.<sup>16</sup>

Sjöfart längs de inre vattenvägarna, det vill säga transporter mellan Östersjön och hamnarna runt Mälaren samt mellan Göteborgs och Vänerns hamnar, har också outnyttjad kapacitet. Potentialen för att minska koldioxidutsläpp och trängsel på vägarna är stor om transporter flyttas över från väg till sjö.

*Förslag till åtgärder:*

- Gör en översyn av sjöfartens avgifter för att öka dess konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag. Syftet ska vara att minska den totala mängden miljöfarliga utsläpp och minska trängseln på vägsystemet.
- Skärp kraven på sjöfartens aktörer att investera i motorer och bränslen som har minimal påverkan på klimat och naturmiljö.
- Ett särskilt system med utsläppsrätter för sjöfarten inom EU bör införas samtidigt som miljövänlig sjöfart stimuleras.
- Investera i järnvägssystemet och i kombiterminaler för att underlätta också för sjöfartens godstransporter.
- Färjor och kryssningsfartyg som ligger vid kaj ska anslutas till elsystemet i den aktuella hamnen för att minska utsläppen.
- Fasa ut ineffektiva tvåtaktsmotorer till fritidsbåtar mot mer miljövänliga alternativ.

---

<sup>16</sup> SIKA, Transportarbete 1970-2006

## Vägtransporternas klimatpåverkan skall minska

Vi vill prioritera infrastrukturinvesteringar som gör att trafik kan föras över från lastbil, bil eller flyg till järnväg på de sträckor där dessa transportslag konkurrerar. På många mindre orter kommer fortfarande de flesta persontransporter behöva ske med bil. För gods kommer vägtransporterna som är mer förgrenade blir en komplettering till järnvägsfrakter förutsatt att terminalkapaciteten stärks. Därmed kommer vägnätet att vara en grundläggande del av det svenska transportsystemet under överskådlig tid och det är därför av stor vikt att det underhålls ordentligt. Därutöver är det också viktigt att prioritera investeringar som ökar trafiksäkerheten.

De senaste åren har persontransporterna ökat i antal, men deras utsläpp avstannat. Godstransporter på väg har däremot ökat både till antal och i mängden miljöfarliga utsläpp. Godstransporternas negativa utveckling måste brytas.<sup>17</sup>

Det svenska näringslivet är med sina stora inbördes avstånd och långa distans till kontinenten starkt beroende av snabba och leveranssäkra transporter. För att minska transporternas negativa miljöpåverkan måste transportsektorns beroende av olja brytas, och detta på ett sätt som inte skadar svenska företag och svensk ekonomi.

Intensifiera arbetet med hållbara vägtransporter. Det krävs åtgärder som på kort sikt kan ge minskade utsläpp från vägtrafiken, exempelvis krav på energieffektivare fordon, utbildning i ecodriving och ett förändrat körsätt. För att påverka utsläppen märkbart på längre sikt krävs därutöver snabba insatser för att öka andelen fordon som drivs med förnybara bränslen och ny teknik, eftersom det får större effekt. Ökad fyllningsgrad i lastbilarna och förbättrad logistik kan också bidra till effektivare transporter och minskade utsläpp.

Forskning och informationsinsatser för att förändra människors beteende när det gäller körsätt och val av fordon är nödvändiga. Kunskapsläget kring vilka åtgärder som är effektiva för att ändra människors beteende måste förbättras.

Fordonsindustrin spelar en avgörande roll för svenska jobb, tillväxt och forskning och utveckling. Samtidigt hårdnar konkurrensen och klimatutmaningen ställer allt hårdare krav på tillverkarna. Därför vill vi göra ett klimathandslag med svensk fordonsindustri. För fortsatt fordonstekniskt spetskunnande inom miljö och säkerhet, för nya jobb och för ett gemensamt

<sup>17</sup> Vägverket publikation 2007:111 Klimatneutrala godstransporter på väg

krafttag mot klimatförändringarna. Från fordonsindustrin skall det innehålla ett åtagande om att öka ansträngningarna att utveckla en långsiktigt hållbar fordonsflotta – till exempel genom utveckling av framtidens hybridbilar. Vi vill därför att de samfinansierade fordonsforskningsprogrammen skall fortsätta.

Behovet av fossildrivna vägtransporter måste minska totalt sett för att vi ska nå målet om en sänkning av utsläppen av växthusgaser med 40 procent till år 2020. Vi måste redan nu planera bebyggelse och transportsystem så att behovet av transporter minskar kontinuerligt. Detta kan ske genom att förtäta bebyggelse, underlätta för kollektivtrafik, gång och cykel. Infartsparkeringar och kommunala/regionala mobilitetsplaner är andra möjligheter. Trängselskatteförsöket i Stockholm visade att det går att föra över resande från biltrafik till kollektivtrafik genom ekonomiska styrmedel. Vi stöder de kommuner/regioner som vill pröva liknande system.

För att kunna påverka transporterna så att de når klimatmålen krävs också att en del skatter förändras så att de ger bättre incitament att minska utsläppen. Det finns flera möjligheter som vi vill titta närmare på: förändrade reseavdrag, förmånsbeskattningen av bilar, fordonskattens utformning. Vi kan också tänka oss en försäljningsskatt på de bilar som står för de allra högsta utsläppen. Intäkterna från skatten skulle kunna användas som en miljöbilsbonus till de mest klimatvänliga bilarna.

I samband med dessa skatteförändringar är det också viktigt att informationen om bilars olika livscykelkostnader görs tydliga. Bilar som drivs på miljövänliga bränslen skall ha lägre kostnader över tid.

För att minska de långa godstransporterna på väg krävs både förbättrad kapacitet i järnvägssystemet och en skattemodell som gör långa resor med lastbil mindre lönsamma. Vi anser därför att en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter bör införas senast år 2011. Hänsyn bör tas till skogsindustrin som inte har några alternativ till långa transporter med lastbil. Ett EU-gemensamt system för kilometerskatt är nödvändigt för att få full genomslagskraft.

Bilen är idag en självklar del av många människors vardag och ger stora personliga tids- och frihetsvärden. Men med de hotande klimatförändringarna måste bilismens och vägtransporternas villkor förändras. Sveriges bilflotta är idag en av Europas säkraste men också äldsta och törstigaste med stora koldioxidutsläpp som följd. Vi vill stötta och påskynda

en utfasning av dessa bilar till mer energieffektiva fordon som drivs med förnybara bränslen, el eller annan teknik som inte påverkar klimatet negativt.

Inom EU behandlas nu Förordningen om nya personbilers koldioxidutsläpp som kräver att snittutsläppen från nya personbilar i EU ska vara 120 gram koldioxid per kilometer från år 2012. Vi anser att förslaget är ett första steg i rätt riktning men hänsyn måste också tas till tillverkare som tillverkar bilar som drivs med alternativa bränslen. Ett rimligt andra steg är att ytterligare sänka utsläppstaket samtidigt som man ställer hårdare krav på utsläppsminskningar även på mindre bilmodeller. Dessutom måste liknande krav ställas också på andra typer av motorfordon som motorcyklar, traktorer och lastbilar.

#### *Förslag till åtgärder*

- Prioritera underhåll av vägar och investeringar i förbättrad trafiksäkerhet.
- Forskning och informationsinsatser för att förändra människors beteende när det gäller körsätt och val av fordon är nödvändiga.
- Fortsätta samfinansierade fordonsforskningsprogram.
- De kommuner/regioner som så önskar skall ges möjlighet att införa trängselskatter eller trängselavgifter som i sin tur används till att finansiera kollektivtrafiksatsningar.
- Förändra reseavdraget så att milersättningen baseras på resans längd och inte på kostnad.
- Beskattningen av förmånen av fri bil bör utformas så att den ger incitament för minskade utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Avskaffa också arbetsgivarens möjlighet att tillåta fritt bränsle för förmånsbilar.
- Förstärk koldioxiddifferentieringen av fordonsskatten.
- Pröva en försäljningsskatt på de bilar som står för de allra största utsläppen. Använd intäkterna från skatten till att finansiera en miljöbilsbonus för de mest klimatvänliga bilarna.
- Förbättra konsumentinformationen om bilars totala livscykelkostnad.
- Inför en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter. Ta hänsyn till skogsindustrins särskilda villkor.
- Ökad fyllningsgrad i lastbilarna och förbättrad logistik och motorteknik kan också bidra till effektivare transporter och minskade utsläpp.

- Fasa ut äldre bilar ur bilflottan genom att erbjuda statliga skrotningspremier kontinuerligt.
- Ställ krav på minskade utsläpp för alla bilar, oavsett modell. Ställ krav också på andra typer av motorfordon.
- Tillverkningsprocessen av vägar måste bli fri från fossila ämnen.

### Nya bränslen skall stöttas

Staten har enligt vår uppfattning ett ansvar att uppmuntra och påskynda omställningen av transportsektorns fordon och bränslen till klimatneutrala lösningar. Detta kan bland annat ske genom olika investeringsprogram. Vi socialdemokrater har därför avsatt resurser för att kunna investera i ett forsknings- och investeringsprogram som fullt utbyggt skall omfatta två miljarder kronor per år för att bryta oljeberoendet.

Vi tror inte att bensinen eller bensinbilen kan ersättas av ett enda nytt alternativ, särskilt inte på global nivå. Det är därför viktigt att vi stimulerar ett antal olika tekniker och bränslen som sammantagna kan ersätta bensinen. Produktion såväl som distribution av klimatvänliga drivmedel behöver spridas över landet och tankställen ges ekonomiska möjligheter att erbjuda dem.

Vi har lyckats etablera förhållandevis miljövänlig och bra etanol på den svenska marknaden. Det är viktigt att den framgången vårdas. Alternativet till etanol får aldrig bli en återgång till bensin. Vi stödjer dock arbetet med att ta fram ett hållbarhetskriterium inom EU för biobränslen.

Samtidigt måste än mer effektiva och klimatvänliga alternativ fram. Inte minst viktigt är att ge stöd till pilot-, demonstrations- och fullskaleanläggningar för utveckling av andra generationens biodrivmedel. Biodrivmedel med hög verkningsgrad som kan baseras på den svenska skogsindustrins restprodukter har stor potential men det krävs stora investeringsstöd för att kunna kommersialisera dem i stor skala. Samhället bör genom sin upphandling och avtal med fordons- och drivmedelstillverkarna underlätta marknadsintroduktionen genom att erbjuda testmarknader för ny fordonsteknik.

På motsvarande sätt är det viktigt att kunna öka utvinningen av biogas ur rötning av sopor och avfallsslam. Biogasen är ett viktigt alternativ inte minst för kollektivtrafiken.

Den viktigaste insatsen torde dock vara att utveckla laddningsbara hybridbilar och annan elbilsteknik. Eldrivna fordon utgör en mycket energieffektiv användning och beräkningar av Elforsk visar att den svenska bilparken skulle kunna drivas med endast 10 TWh el (vilket är knappt sju procent av nuvarande elförbrukning) samt tio TWh förnybart bränsle. Vi socialdemokrater vill öka de statliga insatserna till 500 miljoner kronor per år fram till 2013 i ett gemensamt forskningsprogram med fordonsindustrin.<sup>18</sup>

Ett övergripande syfte med våra satsningar är att göra alternativen kostnadsmässigt konkurrenskraftiga i förhållande till bensin eller bensindrivna bilar. Vi stöder därför Klimatberedningens förslag om att nu höja skatten på bensin, samtidigt som det är viktigt att alternativen fortsätter att gynnas skattemässigt och att stöd ges till att göra förnybara drivmedel tillgängliga i hela landet. Ett reseavdrag baserat på avstånd i stället för kostnader kan också ha stor betydelse för den som bor i glesbygd och har långt till arbetsplatsen.

Dagens modell, där allt från miljöbilspremie, bränsleskattebefrielse, fri parkering, ingen trängelskatt och så vidare gäller för alla de bilar som klassas som miljöbilar, menar vi är för fyrkantig. Det finns exempelvis enligt vår uppfattning anledning att gynna de mest miljövänliga och energieffektivaste bilarna. Samtidigt måste alternativa drivmedel även fortsättningsvis vara mer gynnat än fossila bränslen. Vi förordar därför en enhetlig nationell differentierad miljöbilsklassning, där kraven skärps successivt.

I framtiden vill vi ersätta dagens system för beskattning av bränslen med ett system med drivmedelscertifikat. Modell är systemet med gröna certifikat som tillämpas inom energisektorn. Företag som säljer bensin skall åläggas att producera eller köpa en viss mängd alternativa bränslen i förhållande till den bensin de säljer. Genom att höja kvoten blir bensinen dyrare och alternativen mer lönsamma att framställa.

#### *Förslag till åtgärder*

- Satsningar på pilot-, demonstrations- och fullskaleanläggningar för utveckling av andra generationens biodrivmedel bör stödjas.

---

<sup>18</sup> Handslag med fordonsindustrin. En investering för Sveriges framtid. Socialdemokraterna den 18 april 2008.

- Vi vill att särskilda stöd avsätts till anläggningar för produktion, uppgradering och distribution av biogas från organiskt avfall. Speciellt behövs stöd till uppgradering av biogas till fordonsgas.
- Fordonsforskning med inriktning mot el- och elhybridteknik bör ges hög prioritet.
- Sverige bör inom EU fortsätta driva att tullarna på importerad etanol ska avskaffas.
- Sverige bör inom EU fortsätta driva att inblandningen av etanol i bensen tillåts öka.
- Sverige bör bidra aktivt i utformandet av ett enhetligt och ambitiöst certifieringssystem för hållbar produktion av biodrivmedel.
- Inför en differentierad miljöbilsklassning som påverkar parkeringsmöjligheter, skatter, trängselavgifter med mera. Kraven på miljöbilarna skärps kontinuerligt.
- Skatten på bensen och diesel behöver hållas på en så hög nivå att alternativen blir konkurrenskraftiga.
- Stöd bör ges så att förnybara drivmedel kan göras tillgängliga i hela landet.
- I framtiden bör ett system med drivmedelscertifikat införas för att stimulera alternativa bränslen.

#### Flyget skall bli mer klimatvänligt

Vi vill att hela Sverige skall leva och flygtransporter är en viktig förutsättning.

Frihandel, godstransporter och resor bidrar till ekonomisk tillväxt i Sverige och berikar individens liv. Flyget kommer att behövas inom överskådlig framtid. Men flyget har en negativ effekt på klimatet som måste minska.

Flyget bör i högre utsträckning stå för sina klimatkostnader. Vi stöder därför att flyget ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter, men menar att det borde vara i en egen bubbla. På flygets område är det särskilt viktigt med internationella överenskommelser, som både kan ge lika konkurrensvillkor och globala minskningar av utsläppen.

I avvaktan på en internationell överenskommelse är det viktigt att diskutera hur inrikesflygets effekter på klimatet skall kunna minska. Framförallt är det viktigt att ersätta kortväga flygresor, där det borde vara fullt möjligt att i stället resa med tåg. Särskilt gäller detta resorna mellan våra större städer söder om Sundsvall. Vi vill därför se en klimatsmart nationell flygskatt. En sådan kan utformas på flera sätt. En möjlighet är en särskild startavgift som utformas så att den blir högre för korta flygresor. Ytterligare ett steg i samma riktning är att se över flygplatsstödet roll i det samlade transportsystemet.

Flygets klimatpåverkan beror inte enbart på själva flygningarna utan också på hur man tar sig dit. Vi vill därför satsa på kollektivtrafik till och från flygplatserna för att minska utsläppen från persontransporter till flygplatserna.

Vi vill därutöver fortsätta satsningen på forskningsprogrammet ”Gröna Flygplanet” där staten tillsammans med industrin satsar på lätta material och mer bränslesnåla flygmotorer för flyg- och rymdindustri.

#### *Förslag till åtgärder*

- Flyget bör i högre utsträckning bära sina kostnader för koldioxidutsläppen.
- Flyget bör ingå i EU:s system för handel med utsläppsrätter i en egen bubbla.
- När det gäller att åstadkomma renare flygbränsle skall i första hand internationella överenskommelser eftersträvas.
- I avvaktan på sådana bör en klimatsmart nationell flygskatt övervägas.
- Flygplatsstödet bör ses över utifrån helheten i transportsystemet.
- Satsningar på kollektivtrafik till och från flygplatserna är nödvändig för att minska utsläppen från persontransporter till flygplatserna.
- Fortsätt satsningen på forskningsprogrammet Gröna Flygplanet.

#### **Kollektivtrafiken har en nyckelroll**

Vi vill investera i en bättre kollektivtrafik.

Att resa kollektivt är att resa hållbart. Att investera i kollektivtrafiken är därför en av de viktigaste nycklarna för att nå målet om hållbara transporter. Behoven av snabba, klimatmässigt hållbara och säkra transporter i hela landet fortsätter att öka. Det illustreras av att efterfrågan på resor med lokal- och regionaltåg har ökat dramatiskt de senaste åren. I flera regioner har pendlingen ökat så mycket att man slagit i kapacitetstaket. I till exempel Skåne investeras nu i längre perronger för att regionaltåget ska kunna köra med längre tåg.

Kollektivtrafiken bidrar på många olika sätt till att skapa välfärd och samhällsnytta. Ungefär en tredjedel av befolkningen har kollektivtrafiken som enda resealternativ och hälften av alla invånare är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar.<sup>19</sup> Inte minst i våra växande städer behövs ytterligare mer kollektivtrafik för att minska utsläpp och trängsel.

Men i de beräkningar och utredningar som föregår nyinvesteringar i kollektivtrafik underskattas ofta vilken efterfrågan en ny bussträckning eller regionaltåg kommer att få. Vi vill ta initiativ till att utveckla ett bättre mått på kollektivtrafikens samhällsnytta än de samhällsekonomiska kalkylmetoder som används idag.

I dag tar kollektivtrafiken marknadsandelar från personbilen vilket är mycket positivt ur miljösynpunkt. I takt med att buss och regionaltåg erbjuder allt kortare restider blir arbetsmarknadsregionerna större och möjligheterna att studera på annan ort ökar. Bra kollektivtrafik är med andra ord en viktig tillväxtfaktor. Vi vill att den positiva utvecklingen med förbättrade pendlingsmöjligheter skall fortsätta. Ett gemensamt biljettsystem för hela landets kollektivtrafik – men med fortsatt olika priser i olika regioner - skulle underlätta en sådan utveckling.

I det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafik, Koll Framåt, föreslås en ökning av kollektivtrafiken med 50 procent fram till år 2020. Det kräver att såväl trafikhuvudmännen som staten tar sitt ansvar. Vi vill öka de statliga investeringarna i kollektivtrafikens infrastruktur, i vagnpark, spår med mera så att det blir möjligt.

Vi vill även att kollektivtrafiken får en större roll i samhällsplaneringen än idag. Nya bostads-, arbetsplats- och handelsområden skall byggas så att det är enkelt att komma dit med buss, spårvagn eller tåg. Vid planering av nya områden skall krav finnas på att redovisa områdenas kollektivtrafikförsörjning. Trängseln på vägarna i storstäderna kan avlastas genom att kompletteras med fler infartsparkeringar.

Det är också viktigt att underlätta för fler människor att oftare välja att åka kollektivt. Ett sätt skulle kunna vara att möjliggöra för arbetsgivare att köpa kollektivtrafikkort åt anställda utan att behöva betala sociala avgifter eller att den anställde förmånsbeskattas.

---

<sup>19</sup> SOU 2001:106

Ytterligare ett sätt att minska biltrafiken i städerna är att på olika sätt stimulera bilpooler. Bilpooler gör att man kan använda bilen när man verkligen behöver, men samtidigt låta kollektivtrafiken stå för de dagliga resorna till och från arbetet. Bilpooler kan inrättas både på arbetsplatser och i bostadsområden. Kommunala arbetsgivare eller allmännyttan skulle exempelvis kunna gå före. Genom att enbart köpa in miljövänliga bilar kan bilpoolerna ytterligare bidra till att utsläppen minskar.

#### *Förslag till åtgärder*

- Vi vill ge statligt stöd till investeringar i kollektivtrafik. Det kan ske till exempel genom att skatteväxla intäkter från vägtransporter.
- Det ska finnas kollektivtrafik till platser dit många åker, det vill säga större arbetsplatser, handelsplatser, knutpunkter för olika trafikslag, och så vidare.
- Samhällsplanera tätorter med kollektivtrafiken som norm för resandet.
- När nya områden planeras skall krav uppställas på att områdets kollektivtrafikförsörjning ingår i planeringen.
- Ett gemensamt biljettsystem för hela landets kollektivtrafik bör införas. Priset för ett kollektivtrafikkort bör dock även i fortsättningen beslutas regionalt.
- Stimulera gröna bilpooler för både arbetsplatser och allmänhet.

#### Ökade investeringar i infrastruktur

Vi vill skapa förutsättningar för människor att förändra sina transportvanor i en miljövänlig riktning. För det krävs ökade investeringar i infrastruktur på både kort och lång sikt.

Behoven av underhåll och nyinvesteringar i infrastruktur är stora i Sverige. Skall vi klara att möta klimatutmaningen är det nödvändigt att satsa på transportinfrastruktur som håller för kommande generationers behov. Kostnaderna är emellertid höga, och kostnadsökningarna för tidigare infrastrukturprojekt har varit betydande. Det finns därför skäl att se över både effektiviteten i planerings- och byggprocesserna inför kommande investeringar och finansieringsfrågorna.

Vi menar att det är viktigt att nationellt samlas kring ett antal strategiska infrastrukturprojekt som är nödvändiga för att klara landets tillväxt- och klimatmål. Riksdagen bör därför kunna peka ut ett antal särskilt stora och betydelsefulla infrastrukturprojekt som riksintressen. Det

kan exempelvis handla om en ny järnvägssträckning. De projekt som är av riksintressen skall omgärdas av särskilda regler för att underlätta planeringen. Bland annat skall inte kommunalt veto mot projekten kunna användas. För dessa strategiska projekt vill vi också se lånefinansiering, med statliga lån ur Riksgälden, som innebär att hela finansieringen för projekten är klar på förhand, vilket ger bättre förutsättningar för att planera och bygga effektivt. Botniabanan och Norrortsleden är exempel på projekt som gett mycket positiva resultat när det gäller möjligheterna att planera och bygga effektivt.

Därutöver behöver många initiativ tas för att dämpa kostnadsutvecklingen i bygg- och anläggningsbranschen. Vi är öppna för att pröva nya metoder för upphandlingar, till exempel funktionsupphandling med helhetsåtagande, för att pressa byggkostnaderna. Vi vill gärna se att denna metod prövas i närtid på några mindre infrastrukturprojekt. Vi vill också titta på andra åtgärder för att öka konkurrensen i bygg- och anläggningsbranschen så att vi får ut så mycket infrastrukturinvesteringar som möjligt ur varje satsad skattekrone.

#### *Förslag till åtgärder*

- Öka infrastrukturinvesteringarna på både kort och lång sikt.
- Låt Riksdagen peka ut vissa infrastrukturprojekt som riksintressen. Begränsa det kommunala vetot när det gäller dessa projekt.
- För vissa strategiska projekt vill vi se lånefinansiering, med statliga lån i Riksgälden.
- Pröva nya metoder för upphandlingar, till exempel funktionsupphandling med helhetsåtagande, för att pressa byggkostnaderna.

#### Samhällsplanering med transporthänsyn

Vi vill att samhällsplaneringen i större grad än i dag ska ta hänsyn till transportbehov.

Bilen spelar en viktig roll när det gäller hur Sveriges utvecklats. I mångt och mycket är bilen norm för samhällsplaneringen när det gäller bostäder, tillgänglighet till butiker, kultur, kommersiell och kommunal service. Kollektivtrafiken har vanligtvis inte samma dominerande ställning i planeringsarbetet trots att goda buss- och tågförbindelser skapar transportstrukturer som är bättre ur klimatsynpunkt. Vi anser att samhällsplaneringen skall ta hänsyn till vilka transportbehov som skapas när ett nytt bostadsområde byggs eller när ett

nytt köpcentrum anläggs. Det är viktigt och nödvändigt att vi bygger samhället så att klimatvänliga resor gynnas.

Vi vill att minimerade växthusgasutsläpp skall genomsyra samhällsplaneringen. Genom en aktiv samhällsplanering kan förutsättningar för hållbara och klimatvänliga transporter skapas. Sammanhållen bebyggelse i tätorter, istället för utglesad, minskar exempelvis transportbehoven, skapar bostadsområden som upplevs som attraktiva och ger underlag för en bärkraftig kollektivtrafik.

Vi vill stärka kommunernas möjligheter att planera för mer klimatvänliga resor. Ett sätt är att ge kommunerna ett större inflytande över hastighetsgränserna i städerna. Kommunerna bör fritt kunna bestämma om det är 30, 40 eller 50 km/h som skall gälla på olika sträckor. Flexibla hastighetsgränser beroende på trängsel och väglag borde dessutom användas också i stadsmiljö och inte enbart på vägar utanför stadskärnorna.

Dagens Miljöbalk är inte anpassad efter hotet från klimatförändringarna. Behovet att minska utsläppen av växthusgaser måste ges en större tyngd vid miljöprövningar och inte enbart ses som ett av många likvärdiga miljöproblem. Vi förordar därför att Miljöbalken klimatanpassas så att klimathotet får större tyngd i samhällsplaneringen.

#### *Förslag till åtgärder*

- Öka kollektivtrafikens betydelse i kommunal och regional planering.
- Lyft upp gång- och cykeltrafikens möjligheter och ge dem en mer framträdande betydelse i samhällsplaneringen än i dag såväl på nationell som på lokal nivå.
- När nya köpcentrum anläggs utanför centralorten skall en klimatkonsekvensbeskrivning göras och kollektivtrafik prioriteras.
- Underlätta för kommuner att själva besluta om hastighetsgränserna i stadsmiljö.
- Flexibla hastighetsgränser beroende på trängsel och väglag borde även användas i stadsmiljö och inte enbart på vägar utanför stadskärnorna.
- Klimatanpassa Miljöbalken så att klimathotet får större tyngd i samhällsplaneringen.

## Klimatarbete i vardagen

## Kommunerna och staten måste ta sitt ansvar

Kommunerna är en av de viktigaste aktörerna för att minska utsläppen av växthusgaser. Många socialdemokratiskt styrda kommuner har redan ett omfattande miljöarbete och är en viktig kraft för att vi skall klara de nationella utsläppsmålen.

Flera områden där kommunerna har en stor påverkan på utsläppen har vi redan berört i denna plattform. Kommunerna spelar en avgörande roll vid planering av bostäder och transporter, genom sina avgiftssystem för parkering, omhändertagande av sopor, för värmeproduktionen, förvaltandet av bostäder i allmännyttan och genom energiförbrukningen och miljöbelastningen i den egna verksamheten. I detta avsnitt tar vi upp ytterligare några områden där vi menar att kommunerna kan göra mer för att minska utsläppen av växthusgaser.

Vi menar att alla kommuner bör fastställa en samlad plan för att minska utsläppen av växthusgaser. En sådan plan kan täcka in alla de områden som kommunen kan påverka och ange en övergripande ambitionsnivå för utsläppsminskningar i den egna kommunen. Vid viktigare kommunala beslut bör en särskild klimatkonsekvensutredning göras och stämmas av mot planen. Vid behov kan flera kommuner gå samman och utarbeta gemensamma planer.

Klimatstyrning genom miljöanpassad offentlig upphandling är ett av de kraftfullaste styrinstrument som vi har. Med den nya upphandlingslagstiftningen bör det bli ännu lättare att använda detta instrument. Det är det offentliga som får ta ansvar för effekterna av klimatförändring och miljöförstöring. Det är därför fullt legitimt att det offentliga i sin egen konsumtion motverkar dessa negativa fenomen. Vår ambition är att den offentliga sektorn ska vara en tung drivkraft i omställningen till ett hållbart samhälle.

En miljöanpassad offentlig upphandling skall ta hänsyn till miljöeffekter och sociala effekter under hela upphandlingskedjan. Kraven ska utformas i dialog med berörda branscher. Den offentliga upphandlingen är ju också ett viktigt verktyg för att utveckla näringslivets konkurrenskraft. Med genomarbetade kravspecifikationer och en kraftfull upphandling kan vi driva på utvecklingen av ny teknik och nya tjänster, vilket i förlängningen gynnar exportindustrin.

Ett exempel på detta gäller lågenergilampor. Om hela den offentliga sektorn samlat upphandlade lågenergilampor till alla offentliga lokaler skulle inte enbart energiförbrukningen minska utan också priset på lågenergilampor falla kraftigt, vilket skulle ha stor betydelse för vanliga konsumenter.

Ett annat område där den offentliga sektorn kan påverka är genom att upphandla grön el. Om kommunerna och staten ställer krav på förnybar el vid upphandlingar stimuleras utbyggnaden av de förnybara alternativen.

Kommunerna gör i dag mycket stora upphandlingar av mat till sina verksamheter. På detta område kan kraftfulla insatser göras för att förbättra kvaliteten och minska miljöpåverkan. Kommunerna bör upphandla ekologisk mat när sådana alternativ finns. Man kan prova modeller som minskar koldioxidutsläppen genom att låta utsläpp av växthusgaser vara en av de saker som ingår i upphandlingsunderlaget.

Det är också viktigt att se över hur maten tillverkas och transporteras inom kommunerna liksom kommunernas transporter i stort. Transporter till kommunala verksamheter bör i största möjliga mån samordnas för att minska körsträckorna. Kommunerna bör konsekvent använda miljöbilar för sina egna transporter. I många städer kan man exempelvis använda elbilar för kortare transporter. Vid inköp av bussar, sopbilar, lastbilar och liknande tunga motorfordon är det också viktigt att miljökrav ställs.

Ett sätt att lyfta fram miljöfrågorna är att kommunerna miljöcertifierar sina skolor och äldreboenden. Genom att låta miljöperspektivet genomlysas hela verksamheten kan man engagera både personal och brukare i det konkreta miljöarbetet.

#### *Förslag till åtgärder*

- Alla kommuner fastställer en övergripande plan för att minska utsläppen av växthusgaser. Vid viktigare kommunala beslut bör en klimatkonsekvensutredning göras.
- Kommunerna, landstingen och staten skall använda offentlig upphandling för att minska utsläpp av växthusgaser och förbättra miljön.

- Gör en samlad upphandling av lågenergilampor till den offentliga sektorn. Byt successivt ut lampor i alla offentliga lokaler.
- Kommunerna, landstingen och staten skall upphandla grön el.
- Upphandla ekologisk mat till den kommunala verksamheten. Prova modeller där upphandlingen stimulerar minskade transporter.
- Samordna de kommunala transporterna.
- Köp enbart in miljövänliga bilar till de kommunala verksamheterna.
- Ställ miljökrav också vid upphandlingar av bussar, sopbilar, lastbilar och andra tunga fordon.
- Miljöcertifiera skolor och äldreboenden.

Det skall vara enkelt att vara miljövänlig.

Många vill göra egna insatser mot miljöförstöring och onödig resursförbrukning. Denna entusiasm och detta engagemang måste fångas upp. Det är lätt att underskatta kraften hos vanliga konsumenter och brukare när de väljer att tillsammans agera för en förändring.

Enligt vår uppfattning skall samhället på olika sätt underlätta för medborgarna så att det blir enkelt att vara miljövänlig. Dessutom måste det bli lönsamt att vara miljövänlig.

Klimatmärkning ger konsumenterna en chans att välja klimatsmart. En lättförståelig och entydig märkning är ett effektivt sätt att informera. Kriterier för en särskild klimatmärkning kan utformas i samarbete mellan staten, konsumentrörelsen och branschföreträdare. En särskild klimatmärkning kan till en början omfatta större varugrupper som berör färre producenter och där det offentliga är en stor konsument. Sedan kan det successivt utökas till större sortiment som berör flera varugrupper, producenter och konsumenter.

Det offentliga skall erbjuda aktiv rådgivning på detta område. Vi föreslår att alla kommuner inrättar konsumentvägledare och att dessa också kan fungera som klimatcoacher, som hjälper hushåll att göra rätt miljöval. Det kan handla om hur man minskar sin energiförbrukning, handlar rätt eller att etablera en kontakt med företag som säljer miljötjänster. Statliga myndigheter skall understödja detta arbete med sin sektorskunskap och juridiska kompetens. Stimulansstöd kan vara ett sätt att stimulera utvecklingen.

Vi anser att en omställning som drivs av konsumentkraft, avgifter och egenkontroll har många fördelar. Ibland fungerar dock processerna betydligt bättre om det i lagstiftningen finns en "bortre parentes" för gammal och/eller miljöfarlig teknik.

Exempel på områden där vi menar att lagstiftning bör övervägas är användandet av stand-by-funktioner på hemelektronik och att ineffektiva vitvaror förbjuds i takt med att energisnåla alternativ utvecklas. Lagstiftningen sker bäst genom EU så att samma regler gäller på hela den inre marknaden.

Ett annat exempel är ett förbud mot lampor som inte är av lågenergityp. Ett sådant förbud bör kombineras med ett pantsystem för lågenergilampor.

#### *Förslag till åtgärder*

- Inför en enhetlig klimatmärkning av varor.
- Inrätta klimatcoacher i alla kommuner som en del av konsumentvägledningen.
- Lagstiftning kan användas för att fasa ut produkter som inte klarar krav på säkerhet eller energieffektivitet. Det kan handla om hemelektronik med stand-by-funktion, vitvaror eller lampor som inte är lågenergilampor. Inför dessutom pant på lågenergilampor.

