

# S-KVINNOR



## KLIMATPOLITISKT PROGRAM



<b>INNEHÅLL</b>	<b>SID</b>
<b>1. Inledning</b>	<b>2</b>
<b>2. Sätt ett pris på växthusgaserna</b>	<b>3</b>
Miljöskatter	3
Handel med utsläppsrätter	5
<b>3. Subventioner</b>	<b>6</b>
<b>4. Lagstiftning</b>	<b>7</b>
<b>5. Investeringar i infrastruktur</b>	<b>7</b>
<b>6. Underlätta strukturomvandlingen</b>	<b>8</b>

## 1. Inledning

Målet för en socialdemokratisk miljöpolitik bör vara en generellt god livsmiljö. Detta innefattar att hejda uppvärmningen, skydda skogar, våtmarker, sjöar och vattendrag för att bevara den biologiska mångfalden. Befria stadsmiljön från skadligt buller och partiklar i luften. Få bort farliga kemikalier från arbetsplatserna. Minska stressen i arbetet.

I detta program har vi emellertid valt att begränsa oss till att enbart behandla klimatpolitiken

Stora förhoppningar ställdes på FN:s toppmöte om klimat och miljö i Köpenhamn i december 2009. Trots en utbredd medvetenhet om de allvarliga konsekvenser som utsläppen av växthusgaser har för livet på jorden så lyckades inte världens ledare nå några bindande överenskommelser om minskade utsläpp vid toppmötet. Resultatet blev endast en mycket vek politisk deklaration, som inte stöds av alla länder.

Vi vill att Sverige ska ta initiativ så att förhandlingen snarast kan fortsätta. Den ”katt och rätta-lek” och bristen på tillit som Köpenhamnsmötet kännetecknades av måste ersättas av seriösa förhandlingar och respekt för de fattigaste ländernas utvecklingsbehov.

I-länderna behöver anta legalt bindande avtal om utsläppsminskningar om minst 40 % inom i-landskollektivet, utan att använda sig av projekt som genomförs å i-ländernas vägnar i u-länderna men räknas som utsläppsminskningar i i-länder. Detta behöver göras genom legalt bindande åtaganden för i-länderna.

Medvetandet om att klimatförändringar orsakar förödande naturkatastrofer, stormar, översvämningar och på andra håll svår torka har ökat. Människans oförnuft och överkonsumtion är orsaken – lyx och överflöd tär på jordens resurser. Med sorg i hjärtat ser man hur ett fåtal får ta del av överflödet, medan miljontals människor fortfarande lider brist på det mest livsnödvändiga, mat, vatten och läkemedel. De svåraste effekterna av miljöförstöringen drabbar de fattigaste. Den rika delen av världen fortsätter trots alla varningar att överkonsumera.

Extrema vädersituationer som torka, översvämningar och smältande glaciärer är en följd av att jorden har blivit nästan en grad varmare jämfört med förindustriell tid. Efter den fjärde rapporten från FN:s klimatpanel kan vi inte längre hänvisa till naturliga variationer i klimatet. Orsaken till uppvärmningen är människans utsläpp av växthusgaser, till stor del härrörande från förbränningen av fossila bränslen men också från ett miljöskadligt och hårt drivet jord- och skogsbruk samt en allt storskaligare köttproduktion. I takt med att forskarna har blivit allt säkrare på sin sak har också osäkerhetsmarginalerna i rapporternas framtids-scenarier minskat. FN:s klimatpanel har tagit fram några tänkbara scenarier som skulle leda till temperaturökningar på mellan 2-6 grader jämfört med förindustriell tid. En omställning till 2 grader högre medeltemperatur anses fortfarande hanterlig medan en temperaturhöjning på 6 grader skulle innebära en katastrof för livet på jorden. Under den senast tiden har forskare uppmärksammat risken för att uppvärmningen sätter igång självförstärkande processer. Skrämmande exempel är att taigans permafrost smälter och frigör växthusgasen metan.

Genom att minska användningen av fossila bränslen som olja och naturgas kan vi minska utsläppen av koldioxid. Det är möjligt att hejda uppvärmningen. På den punkten är FN:s klimatpanel optimistisk. Effektivisera användningen av energi t ex genom smartare uppvärmning och belysning av bostäder och andra byggnader, låt järnvägen ta en större del av transporter av gods och människor från bilar och flyg. Uppmärksamma sjöfartens koldioxidutsläpp och förbättra logistiken i alla transportsystem för att undvika onödiga transporter. Inrikta den fysiska planeringen mot målet att minimera utsläppen. Ersätt fossila bränslen med uthållig energiproduktion, från vindkraft, solenergi och biobränslen. Anpassa skogs- och jordbrukets metoder till vad naturen tål och ställ om köttproduktionen för att begränsa utsläppen av växthusgaser.

Klimatfrågorna kan inte vänta. Det krävs en aktiv och framåtblickande politik för att vända utvecklingen.

Kostnaderna är inte ens särskilt stora, en procent av världens totala BNP enligt den rapport Sir Nicholas Stern tog fram på uppdrag av regeringen Tony Blair. Det grundläggande problemet är, enligt Stern, att samtidigt som det finns starka vetenskapliga belegg för att klimatförändringarna orsakas av utsläppen av växthusgaser, kostar utsläppen inte något för den som förorenar luften. Sett ur förorenarens synvinkel blir kostnaderna för utsläppen externa. Marknaderna har inte satt något pris på utsläpp av växthusgaser. Kostnaderna belastar andra än den som förorenar.

Å andra sidan finns det idag inte tillräckligt sporrande belöningsystem för den som t ex genom klimatsmarta jord- och skogsbruksmetoder minskar växthusgaserna genom att öka kolupptaget vid markanvändning och nettoupptaget av koldioxid i skogsbruket. Ett plöjningsfritt jordbruk och minskad handelsgödsel användning minskar växtgasavgången väsentligt. Med ett miljösmart skogsbruk tar skogen upp mera koldioxid än den ger ifrån sig, men under vissa omständigheter som dikning, torvbrytning och avverkning på stora arealer så ger skogen ifrån sig mera koldioxid än den tar upp.

När vi nu i elfte timmen tvingas gripa in och rätta till detta gigantiska marknadsmisslyckande bör vi ändå vara smarta nog att utnyttja marknadskrafterna och med politiska medel, miljöskatter eller handel med utsläppsrätter, sätta ett pris på koldioxid. Dessutom krävs det lagstiftning, subventioner och offentliga investeringar, men även jord- och skogsbruksstöd, för att uppmuntra klimatsmarta metoder. Och noga fundera över avvägningen mellan dessa medel.

## **2. Sätt ett pris på växthusgaserna**

### ***Miljöskatter***

Svenska miljöskatter är relativt höga jämfört med andra länder. Energiintensiva branscher har dock fått skattenedsättningar. De skattehöjningar på drivmedel som genomförts från början av 1990-talet har minskat utsläppen av växthusgaser från landsvägstransporter. Utvecklingen när det gäller den internationella sjöfarten har däremot gått i motsatt riktning. Insatser har gjorts för att minska oljeutsläpp och svavel och kväve från sjöfarten men samtidigt har koldioxidutsläppen ökat. Enligt FN:s sjöfartsorgan IMO står sjöfarten idag för 843 miljoner ton koldioxid i atmosfären vilket ska jämföras med flygets 666 miljoner ton. Sjötransporternas utsläpp av koldioxid är således 1,27 gånger så stor som flygets. Man bör

dock ha med i bilden att sjöfarten globalt sett står för ca 90 procent av alla transporter medan flyget står för en väsentligt lägre andel. Såväl flygets som sjöfartens utsläpp bör beskattas. Vad gäller transporter kan koldioxid- och bränsleskatter kompletteras med andra skatter. Fordonskatten kan relateras till CO<sub>2</sub>-innehållet, bränsleförbrukningen och differentieras efter fordonets vikt. Önskvärt är att skatten på stadsjeepar blir prohibitivt hög. Det är fel att husbilar klassas som lätta lastbilar och därmed får lägre skatt. Kilometerskatt för tunga fordon är ytterligare ett exempel på medel som regeringen har till sitt förfogande. Det krävs nu en helomvändning. Transporter står för huvuddelen av koldioxidutsläppen.

Krav bör ställas

- att skatt på flygbränsle införs,
- att skatt på sjöfartens utsläpp införs,
- att flygtrafiken minskar där andra alternativ lätt kan skapas,
- att landsvägstransporterna med bensinlukande långtradare fasas ut så snabbt som möjligt.

Koldioxidutsläppens negativa inverkan på klimatet är väl känd men koldioxiden är långt ifrån den enda utsläppskällan som bidrar till den globala uppvärmningen. Från framför allt jordbruk och köttproduktion sker dessutom stora mängder av lustgas och metangas som är många gånger aggressivare växthusgaser än koldioxid. Svenskarnas köttkonsumtion ökar och därmed också de arealer som krävs för foderodling. Enligt FN:s klimatpanel IPCC så är 1600 kg koldioxid per person och år en hållbar nivå och då är allt inräknat. Enbart den genomsnittliga köttkonsumtionen per person och år genererar idag ca 838 kg koldioxid (Madeleine Arnqvist, examensarbete SLU 2008), vilket betyder att köttkonsumtionen i Sverige måste minska och produktionen styras över till andra mindre resurskrävande djurslag, andra betesformer och tätare kretslopp. De största utsläppen kommer från idisslarna medan gris, får, lamm och kyckling är skonsammare mot klimatet. För klimatets skull bör vi ersätta ungefär halva vår konsumtion av nötkött och istället välja lamm, kyckling och fisk. Genom seriösa informationskampanjer riktade till konsumenterna och stöd för omställning till producenterna borde detta vara möjligt.

Grön skatteväxling har kommit att betraktas som miljöpartiets fråga. Trots att skatteväxlingen genomfördes av en socialdemokratisk regering är socialdemokrater misstänksamma mot skatteväxlingen. Ett av skälen är en allmän skepsis mot att styra skatteinkomster till specifika ändamål. Ett annat skäl är att skatteväxlingen anses kunna få negativa fördelningseffekter. Miljöskatter är emellertid ett viktigt medel för att driva fram förbättringar av miljön, inte minst för att minska utsläppen av växthusgaser. Därför bör vi naturligtvis gå vidare med en diskussion om vilka utsläppsminskningar vi kan uppnå om vi fortsätter att höja miljöskatterna. Men vi måste också vidga diskussionen om vad inkomstökningen i så fall ska användas till.

För det första måste vi noga fundera över fördelningskonsekvenserna av höjda miljöskatter och därför också ta ställning till om grupper/regioner behöver kompenseras. Höjda miljöskatter kan t ex behöva växlas mot höjda transfereringar till vissa hushåll. Alternativt kan en kombination mellan de olika skatterna; bränsleskatt, kilometerskatt, fordonskatt och trängselskatt ge minskade utsläpp utan att hushållen i glesbygder drabbas alltför hårt.

För det andra måste vi ta hänsyn till priselasticiteterna. Hur känsliga är de utsläppsgenererande verksamheterna egentligen för skattehöjningar och förändras priselasticiteten över tiden? Bilkörningen kan t ex förväntas minska efter några år när kollektivtrafiken byggts ut och hus-hållen hunnit anpassa sig. Om det är så att priselasticiteten är låg till att börja med men ökar kraftigt över tiden så kommer miljöskatteinkomsterna – trots högre skattesats – att minska efter några år. Då vore det oklokt och strider mot principerna för statens budgethantering att finansiera utgifter som förväntas finnas kvar med miljöskatteinkomster som försvinner. Temporärt höjda inkomster från miljöskatter bör i stället användas till ökade statliga investeringar, t ex i järnvägar. Trängselskatt i kombination med investeringar i kollektivtrafik är ett kommunalt exempel på grön skatteväxling som bör utnyttjas.

För det tredje får skattesystemet inte i onödan fördröja den omställning av näringslivets struktur som måste bli en följd av klimatförändringen.

### ***Handel med utsläppsrätter***

Hittills har jordens uppvärmning orsakats av den rika världens omvandling från jordbruks-samhälle till industrisamhälle, men det är den fattiga delen av världens befolkning som drabbas hårdast av uppvärmningen. Detta är uppenbart redan idag. Den uppvärmning som redan skett har på vissa ställen lett till översvämningar och på andra ställen till torka. Extrema vädersituationer har tvinga människor att fly från sina hem. Många har fått sätta livet till. Betes- och odlingsmark har förstörts. Över en miljard människor i den fattiga delen av världen hotas av svält, vattenbrist och svåra översvämningar till följd av utsläppen.

Problemet med växthusgaser har skapats i norr och vi i den rika delen av världen måste ta vårt ansvar att vända utvecklingen, men vi kan inte själva lösa problemet. Det är utvecklingsländerna som väntas stå för de stora ökningarna av användningen av fossila bränslen, om än från en låg nivå per capita jämfört med den rika världen. En utvecklad global handel med utsläppsrätter skapar förutsättningar för en kostnadseffektiv reduktion av utsläppen samtidigt som omställningen finansieras av de rika länderna. Detta kan bli avgörande för möjligheterna att reducera utsläppen av växthusgaser.

Den handelsperiod som nu inleds inom ramen för Kyotoprotokollet öppnar möjligheter att minska de globala kostnaderna för att minska utsläppen. Genom handeln kommer kapital att överföras till utvecklingsländerna och investeringarna göras där de ger mest utsläppsminskning per satsad krona. Om handeln kommer igång under denna inledande period och det finns tillräckligt stora volymer utsläppsrätter att handla med stärks utvecklingsländernas intresse att delta i kommande perioder. Sverige kan bidra genom att som nation aktivt delta i handeln redan från början.

Enligt de klimatmål som EU:s ministerråd lade fast i mars 2007 skjuts utsläppsminskningarna framåt i tiden. Det är emellertid inte trovärdigt att det långsiktiga målet om 80 procents minskning av utsläppen nås om utsläppen fram till år 2020 bara minskar med 20 procent. Det förslag till precisering av 2007 års klimatmål, med uppdelning på enskilda länder, som kommissionen lade fram 23 januari 2008 innebär ingen ändring av kravet på utsläppsminskning fram till år 2020. För klimatpolitikens trovärdighet är det angeläget att takten i utsläppsminskningen ökar. Flygets och sjöfartens utsläpp bör ses som en separat bubbla med egna krav på utsläppsminskning. Kommissionens förslag att den tidigare gratisutdelningen

av utsläppsrätter till företagen ska ersättas med auktioner är bra. Vi slipper därmed den godtyckliga inlåsningsen av kapital i företag med historiskt höga utsläpp av koldioxid samtidigt som statskassan tillförs inkomster.

Från socialdemokrater har det rests flera invändningar mot att i större omfattning utnyttja den möjlighet till internationell handel med utsläppsrätter som nu öppnas, bl a har sagts att:

– i de kommande förhandlingarna om ett nytt klimatavtal måste i-länderna kunna visa att de själva – i sina egna länder – är beredda att minska utsläppen. Om företagen i de rika länderna erbjuds möjligheter att köpa utsläppsrätter i fattiga länder minskar pressen på företagen att utveckla ny miljövänlig teknik. Teknikutvecklingen skulle då bromsas upp.

I denna konflikt är det viktigt att vi gemensamt i partiet kommer fram till en lämplig avvägning mellan utsläppsminskningar i Sverige kontra utsläppsminskningar i andra länder finansierade av Sverige. Däremot är det självklart att biståndspengar för att minska utsläpp av växthusgaser i u-länder inte kan vara ett alternativ till att minska utsläpp i Sverige. Däremot är det bra om biståndet är miljöinriktat.

### 3. Subventioner

Inkomsterna från klimatskatter och från auktioner av utsläppsrätter är delvis temporära och kan inte användas för löpande utgifter men väl för att stötta övergången till en ekonomi som inte baseras på fossila bränslen. Stöd kan t ex ges till effektivisering av energianvändningen i bostäder. Angeläget är även att öka anslagen till forskning och utveckling av ny teknik och ge stöd till marknadsintroduktion av nya produkter.

Den bästa kilowattimmen är den kilowattimme som aldrig används. En viktig uppgift är därför att minimera energiförbrukningen genom teknisk utveckling och attitydförändringar. Genom en effektiv energirådgivning kan hushållens, men också företagets energiförbrukning, minskas. Genom forskning kan lågförbrukande maskiner, uppvärmningssystem och belysningar utvecklas. Vidare kan man genom små justeringar av inställningar och smärre ombyggnader åstadkomma minskad energiförbrukning med små ekonomiska medel. Dock måste ny teknisk utveckling ske med en tillverkning som på ett miljömässigt bra sätt inte äventyrar fabriksarbetarnas hälsa.

Exempel på lämpliga subventioner kan vara:

- konverteringsstöd för utbyten av uppvärmningssystem,
- stöd för att kunna minimera värmeförluster genom exempelvis tilläggsisolering,
- stöd för att utforma energibesparingsåtgärder som lönar sig både i hyresrätter och villor,
- stöd till bilpooler som t ex kan drivas av allmännyttans bostadsföretag. Bilarna kan t ex vara plug-in bilar,
- stöd till samåkning. T ex kan 4 personer i en bil ge tillträde till snabbfiler,
- att kombinera miljöbilspremien med stöd till efterkonvertering av gamla bilar.

Miljöskatter och subventioner måste ses utifrån ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv.

#### **4. Lagstiftning**

Genom lagar kan riksdagen sätta nivåer för energiåtgång eller koldioxidutsläpp för olika slutanvändningsprodukter. Nivån (standard) tvingar fram teknikutveckling.

EU-kommissionen har lagt fram ett förslag med krav på biltillverkarna om minskade koldioxidutsläpp med tvingande mål om 120 gram koldioxid per kilometer, i genomsnitt, för nya bilar från år 2012. Tillverkare som inte klarar kraven kan få böta. Men i utformningen finns kryphål som tar udden av kravet.

#### **5. Investeringar i infrastruktur**

Bind inte upp kapital i förlegade strukturer! Offentliga investeringar i infrastruktur måste i fortsättningen utgå från att bilresor och godstransporter på väg kommer att minska väsentligt, likaså transporter och resor med flyg. Istället kommer det kollektiva resandet öka och en väsentlig del av godstransporterna föras över på järnväg och båt. Omläggningen av transportsystemet ska ses som en nationell angelägenhet både vad gäller finansiering och fysisk planering. Detta förutsätter en samordnad planering av investeringar i spår, vägar och hamnar och ökad kapacitet i omlastningspunkter. Genom ett helhetstänkande kan förutsättningar ges för att välja smartaste färdmedlet vid varje enskild godshantering. Detta förutsätter också en större andel statlig finansiering. Möjligen måste även revir överträdas t ex vad gäller ansvarsområden för banverk/vägverk respektive kommuner/stat.

En hållbar utbyggnad av infrastrukturen kan t ex underlättas om trafikverken slås samman till ett infrastrukturverk, som kan göra övergripande prioriteringar också mellan olika transportslag. I ett första skede bör Banverk och Vägverk slås samman. Med en utbyggnad av det svenska järnvägsnätet genom nyinvesteringar och upprustningar kan förutsättningar ges för de långväga inrikes transporterna, samtidigt som bränslesnåla lätta fordon som drivs med alternativa drivmedel kan nyttjas på de korta distanserna i det mer finmaskiga logistiska systemet. Därför måste också omlastningsmöjligheter mellan transportslag tryggas. Det är nödvändigt att staten investera i ett nät av kombiterminaler, som ur ett nationellt perspektiv kan främja ett mer uthålligt transportsystem. Lämpliga hamnar och torrhamnar ska vidare ges möjlighet att hantera förtullning. För att tåget ska kunna konkurrera med bilen i fråga om tid måste vi börja en inriktning som tillåter höghastighetståg (320 km/h).

Krav bör ställas

- att den spårbundna trafiken får ökat stöd och att utbyggnad prioriteras.

Kommunernas fysiska planering har stor effekt på mängden transporter liksom på valet av transportslag. Externa köpcentra drar med sig mycket transporter av gods och kunder. Krav på kvälls- och helgöppet ökar pressen på de anställda. För att kunna handla våra varor på ett mer hållbart sätt krävs en genomtänkt strategi ute i kommunerna angående handels etablering. Vi ser med oro att det sker en överetablering av affärer i stadskärnor och i externa köpcentrum samtidigt som det sker en utarmning i de mindre tätorterna. Därför bör kommunerna vara tydliga i sin mark och planpolitik så att handelsetableringar ligger nära bostadsområden och i nära anslutning till hållplatser för kollektiva färdmedel.

Förtätning av städer och samhället kommer att vara av avgörande betydelse för att minska transporterna i framtiden. Kommunerna bör aktivt använda sitt planmonopol för att minimera utbredningseffekter. Samhällen bör växa så att de främjar kollektivt resande. Framtida exploateringsområden bör därför läggas i nära anslutning till stomlinjenät, där kommunerna arbetar med riktningar och stråk.

Genom ett miljövänligt byggande kan vi åstadkomma en minskning av energiförbrukningen genom att skapa så kallade passivhus.

Trängselavgifter bör införas i alla tre storstadsområdena och intäkterna reserveras för investeringar i kollektivtrafik. Målet måste vara att föra över huvuddelen av persontransporterna i storstäderna till kollektivtrafiken.

## **6. Underlätta strukturomvandlingen**

Underlätta omställningen till förnyelsebar energi! Bromsa inte den nödvändiga strukturomvandling som måste bli en följd av klimatförändringen. Stå emot trycket från utsatta branscher och företag på subventioner och skattenedsättningar. Låt i stället arbetsmarknadspolitiken återta sin uppgift att underlätta omvandling. Stärk inkomstskyddet i arbetslöshetsförsäkringen och tillför resurser till den kvalificerade arbetsmarknadsutbildningen.

Lösningen på klimatfrågan är inte att bygga ännu fler kärnkraftverk. Tyvärr höjs en och annan röst även i vårt parti att vi ska fortsätta satsa på kärnkraften. Men här vill vi tydligt säga ifrån: socialdemokraternas sidoorganisationer anser att avvecklingen ska fortsätta som planerat under nästa mandatperiod. Kärnkraften är inte ren, utan bidrar både direkt och indirekt till koloxidutsläppen. Brytningen av uran skördar människors liv och hotar miljön. Problemen med slutförvaring av det radioaktiva avfallet är inte löst. Inte heller är säkerhetsproblemen lösta vilket inte minst rapporterna från Forsmark har visat. Att nu satsa på kärnkraften innebär att låsa fast oss i elberoende och fortsätta att skjuta en nödvändig omställningsprocess på framtiden. Det är omodernt och oansvarigt mot kommande generationer.