



HANDLÄGGARE/ENHET

Sven Nyberg
Näringspolitiska enheten/CA

DATUM

2007-09-24

DIARIENUMMER

20070480

ERT DATUM

2007-07-04

ER REFERENS

M2007/3125/Mk

Miljödepartementet

103 33 Stockholm

LOs yttrande över Energimyndighetens och Naturvårdsverkets rapport ”Den svenska klimatstrategins utveckling”

Sammanfattning

- LO anser att klimatstrategins huvudlinjer ska handla om fossilfri teknikutveckling inom produktion, transporter och energiförsörjning, effektivare energianvändning samt engagemang i internationella klimatprojekt.
- LO kan instämma i övergången till ett temperaturmål och anser att ett utsläppsmål till 2020 bör utgå från EUs gemensamma åtagande samt att effektbedömningar görs när förslagen konkretiseras.
- LO anser att handelssystemet ska utformas så att det stimulerar ny elproduktion som ej påverkar klimatet och i övrigt premierar energi-effektiva verksamheter.
- LO stöder hårdare utsläppskrav för personbilar samt koldioxid-baserade förmånsvärden men anser också att tillämpningen ska ske i dialog med fordonsindustrin.
- LO avvisar förslaget om 75 öres höjning av drivmedelspriserna då erfarenhet visar att åtgärden är klimatpolitiskt ineffektiv och fördelningspolitiskt felaktig.
- LO instämmer i förslaget att utveckla användningen av flexibla mekanismer samt räkna in dessa i Sveriges klimatpolitiska åtagande.
- LO instämmer i förslagen om regional planeringssamordning för resurssnåla transporter, förändring av klimatinvesteringsprogrammet samt utvidgning av programmet för energieffektivisering inom näringslivet.

POSTADRESS 105 53 Stockholm
BESÖKSADRESS Barnhusgatan 18
TELEFON 08-796 25 00 TELEFAX 08-24 52 28
E-POST mailbox@lo.se HEMSIDA www.lo.se
ORGANISATIONSNUMMER 802001-9769
BANKGIRO 368-4834 PLUSGIRO 8 50-8

Landsorganisationen i Sverige

- LO instämmer i att omfattande biodrivmedelsintroduktion med nuvarande teknik bör anstå men efterlyser samtidigt en samverkan mellan industri, stat och forskning kring hybrid- och elbilsutveckling

Allmänt

Prognosen för de svenska utsläppen av växthusgaser visar att vi sannolikt når etappmålet om fyra procents reduktion till 2010 jämfört med basåret 1990. Samtidigt pekar bedömningarna för ytterligare 10 år framåt mot sådana produktionsökningar - och därmed utsläppsökningar - inom transport-, energi- och industrisektorerna, att vi 2020 endast understiger basårets nivå med ett par procent.

Jämfört med det åtagande vi har inom ramen för EUs länderfördelning ligger Sverige ändå förhållandevis väl till. Myndigheterna har i föreliggande rapport haft i uppdrag att analysera möjligheter att nå en reduktion på 25 procent till 2020. Vilken fördelning som kommer efter 2010 är ännu oklart, men ambitionen torde bli att begränsa de svenska utsläppen till en nivå under nämnda prognos.

För LO står det klart att utsläppen av växthusgaser på sikt måste minska mycket kraftigt men att riskbilden pekar mot att omfattande åtgärder kommer att behövas också i närtid. Enligt LOs uppfattning bör huvudriktningen vara att premiera fossilfri teknikutveckling inom transporter, industriproduktion och energiförsörjning, effektivare energianvändning och inte minst ett ökat engagemang i klimatprojekt i andra länder. Det är samtidigt nödvändigt att åtgärder och styrmedel väljs utifrån fördelningspolitiskt rättvisa grunder.

Eftersom omfattande åtgärder redan vidtagits i svensk produktion blir marginalkostnaden för ytterligare reduktioner efterhand högre. Enligt rapportens modellberäkningar blir kostnaderna för en minskning på 25 procent till 2020 emellertid relativt måttliga. De beräkningar ITPS tidigare gjort angående BNP-effekter av hittillsvarande klimatpolitik visade på en årlig kostnad om 5-9 miljarder kronor. Man beräknade då även betydande kostnader för basindustrin inklusive risker för utslagning av företag vid införandet av ett handelssystem för utsläppsrätter. Det är enligt LOs uppfattning viktigt att konsekvensanalyserna för berörda näringar utvecklas ytterligare.

Klimatmålet

I rapporten föreslås en omformulering av det svenska miljö kvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan” från koncentration av växthusgaser (koldioxid-ekvivalenter i ppm) till ett temperaturmål där Sverige ska verka för att medeltemperaturen globalt inte ökar med mer än 2 grader över förindustriell nivå. LO kan, trots osäkra beräkningsgrunder, i princip ansluta sig till detta förslag då ett temperaturmål är mer effektinriktat och den föreslagna nivån internationellt vedertagen som kritisk gräns för undvikande av bestående skadeverkningar till följd av uppvärmningen. Det förutsätter emellertid att man med viss säkerhet kan bedöma hur mycket vidtagna åtgärder efterhand bidrar till detta mål. LO konstaterar också att temperaturmålet kan ses som viss skärpning jämfört med nuvarande mål.

När det gäller konkretisering av det övergripande målet hänvisar rapporten till det uppdrag man haft – att analysera förutsättningarna för att nå en minskning på 25 procent av de svenska utsläppen till 2020. Enligt rapporten är detta möjligt utan alltför dramatiska effekter på ekonomi och välfärd. LO sympatiserar med denna ambition, men menar samtidigt att struktureffekter inom näringslivet och fördelningspolitiska effekter behöver analyseras ytterligare inför ett definitivt ställningstagande. Det faktum att EU siktar mot en reduktion på 20 procent (30 procent om global överenskommelse kan nås) bör enligt LOs uppfattning vara utgångspunkt för det svenska arbetet.

Utveckling av EUs handelssystem

EUs handelssystem för utsläppsrätter är en central fråga i rapporten. Systemet har hittills visat på stora brister. Dessa förklaras i rapporten med för generös tilldelning och otydliga nationella åtaganden. Inför kommande handelsperiod stramar EU åt systemet och minskar de nationella kvoterna.

LO konstaterar att utsläppshandeln blir det huvudsakliga styrmedlet i unionens klimatpolitik. Ett problem med utsläppshandeln är att den inte ger ekonomiska incitament för den fossilbaserade kraftindustrin att minska sina CO²-utsläpp eftersom de kan köpa sig ökat utsläppsutrymme utan att själva drabbas av kostnaderna. Ett högre pris på utsläppsrättigheterna kan direkt föras vidare till elkunderna. Kraftproducenterna tjänar snarare mer ju högre priset på utsläppsrätter eftersom elpriset sätts på marginalkraften. Högre elpriser riskerar i sin tur på sikt medföra att den europeiska energiintensiva industrin inte klarar konkurrensen gentemot motsvarande industri i länder utan utsläppshandel och/eller CO²-begränsande åtgärder. Ett system med utsläppshandel bör utformas så att det stimulerar ny elproduktion som inte är klimatpåverkande. Mot bakgrund av hittillsvarande brister och olika

tillämpningar anser LO det vidare nödvändigt att tydliga regler för den nationella fördelningen beslutas centralt inom unionen. Dessa regler bör premiera energieffektiva verksamheter genom tillämpning av riktmärken och liknande former av bench-marking. LO delar också rapportens uppfattning att inslaget av auktionering kan öka om likvärdiga konkurrensvillkor utvecklas gentemot viktigare konkurrentländer utanför EU.

En angränsande fråga som LO vill uppmärksamma gäller det genomslag utsläppshandeln har på elmarknaden då även priset på koldioxidfri kraftproduktion påverkas av kostnader för utsläppsätter. Det är nödvändigt att utmönstra dessa effekter för att handelssystemet ska vinna förtroende som effektivt klimatpolitiskt instrument.

När det gäller styrmedelssystemet i övrigt har LO vid ett flertal tillfällen förordat att styrmedelssystemet bör renodlas genom att koldioxidskatten avvecklas för den handlande sektorn eftersom utsläppshandeln och skatten har likartade syften och funktioner. Att förslag i denna riktning nu aviseras ser LO därför som positivt.

Sektorer utanför EUs handelssystem

De utsläppsgränser som föreslås för nya personbilar inom EU till 2012 (130 g CO² per km) innebär en utmaning som europeisk bilindustri samfällt protesterat mot. Biltrafikens omfattning och behovet av relativt snara åtgärder talar emellertid för långtgående utsläppskrav. Dessa drabbar dessutom europeisk och icke-europeisk bilindustri likvärdigt. Europeiska fordonstillverkare skulle generellt sett ha kunnat agera tidigare och mer konsekvent när det gäller koldioxidutsläppen. Det hindrar inte att fordonsindustrins och transportsystemets förutsättningar att klara denna omställning kan behöva diskuteras närmare vad gäller kravens närmare tillämpning liksom eventuella samhälleliga stimulanser för att underlätta processen.

LO anser i likhet med förslaget i rapporten att Sverige bör verka för att etanoltullen inom EU tas bort och instämmer även i förslagen om certifiering av biodrivmedel och utveckling av standardiserad metod för mätning av tunga fordons bränsleförbrukning.

När det gäller nationella åtgärder avvisar LO förslaget om en ytterligare höjning av drivmedelsskatten med 75 öre. Erfarenheten talar för att betalningsviljan för bilåkandet är stark. Begränsade höjningar av drivmedelspriset blir endast ett slag i luften och kraftiga höjningar slår fördelningpolitiskt snett. Det är effektivare att satsa på krav och teknikutveckling avseende fordon och drivmedel samt attraktiv kollektivtrafik.

Ett koldioxidbaserat förmånsvärde som föreslås i rapporten innebär en något försvårad konkurrenssituation för den storleksklass personbilar som tillverkas i Sverige. LO motsätter sig inte att kraven skärps för förmånsbilar men menar samtidigt att en dialog bör föras med fordonsindustrin i syfte att klargöra hur en anpassning till kraven kan ske i syfte att begränsa negativa konkurrenseffekter.

Inköp av utsläppsreduktioner

Genom s k flexibla mekanismer ger Kyotoprotokollet länder möjlighet att tillgodoräkna sig utsläppsreduktioner som genomförs via projekt i framförallt utvecklingsländer. Dessa projekt blir normalt billigare än motsvarande insatser i hemlandet. Sverige har hittills avstått från att räkna in åtgärder i andra länder i den svenska kvoten. En höjd ambitionsnivå gör det enligt LOs uppfattning nödvändigt att de olika formerna av flexibla mekanismer räknas in i den nationella kvoten. Mekanismerna utgör internationellt vedertagna instrument för att lösa ett globalt problem och medverkar – rätt nyttjade – till mer kostnadseffektiva lösningar.

Övrigt

Inom transportsektorn efterlyser rapporten en samhällsplanering på lokal och regional nivå som främjar resurssnåla transporter. LO instämmer i detta. Ansvarskommitténs nyligen remitterade förslag ger sådana möjligheter. Förslaget om att inrätta större regionkommuner med ansvar för regional infrastrukturplanering samt enhetlig regional indelning för berörda myndigheter ger ökad möjlighet till samordnade lösningar mellan transportslagen. Denna uppgift för de nya regionala organen behöver dock förtydligas jämfört med föreliggande förslag, om och när en ny indelning genomförs.

LO instämmer också i att ytterligare ambitionshöjning för biodrivmedel bör anstå tills mer energieffektiva lösningar än dagens har säkerställts. LO saknar samtidigt en diskussion om möjligheter att utveckla system och infrastruktur nationellt och internationellt för hybrid- och plug-in lösningar för olika kategorier fordon. En i grunden förändrad drivmedelsanvändning i vägtrafiken är en klimatpolitisk nödvändighet. LO efterlyser en samverkan mellan fordonsindustri, kraftproducenter, FoU-verksamhet och stat för att stimulera en sådan utveckling.

Förslaget om att höja energiskatten på dieselbränsle och sänka fordons-skatten för dieselfordon kan LO i princip ansluta sig till, dock med förbehåll att eventuella effekter för transportnäringen kan behöva analyseras närmare.

När det gäller åtgärder för industrin utanför handelssystemet har LO i sitt energipolitiska program förordat en utvidgning av programmet för energi-effektivisering (PFE) utöver energiintensiv industri och ser därför positivt på att rapporten lägger förslag i denna riktning.

LO har tidigare efterlyst mer koncentrerade satsningar inom klimatinvesteringsprogrammet och ser därför även positivt på förslaget att omforma medlen till direkta stödinsatser för utpekade områden.

Landsorganisationen i Sverige
Stockholm som ovan

Wanja Lundby-Wedin

Sven Nyberg