



Gröna Bilister

The Swedish Association of Green Motorists

Rödhakevägen 25 b

S-756 52 Uppsala

www.gronabilister.se

Uppsala 03-09-15

Remissvar: SIKA rapport 2003/2

Sammanfattning

Att sänka ambitionerna för den sektor i samhället som ökar utsläppen av koldioxid både kvantitativt och kvalitativt vore att ge upp centrala delar av den svenska klimatpolitiken. SIKA:s förslag att överge dagens transportpolitiska miljömål för klimat skulle vara att ge upp en central fråga för hur Sverige skulle kunna minska klimatpåverkan. Det är inte målet det är fel på utan den förda politiken. Gröna bilister vill istället se ytterligare åtgärder och betydligt utökade resurser för att minska utsläppen av fossil koldioxid från transportsektorn.

Man ställer sig också frågande till motiven att ändra målet. Under det senaste året har insikten om allvaret i de hotande klimatförändringarna snarast ökat. Att i det läget sänka ambitionen för klimatpolitiken väcker frågan om hur seriösa de mål som samhället sätter upp är.

Bakgrund och inledning

Transporter står för ca 31 % av dagens svenska utsläpp av växthusgaser och andelen ökar. Framförallt är det vägtrafiken som ökat från 1990 till 2001. De totala utsläppen av koldioxid från transportsektorn har däremot minskat mellan 1999 och 2001. Som ett lägsta scenario för åren 1990 till 2010 antar SIKA den ökning på 14 % av koldioxidutsläpp från transportsektorn som redovisas i Sveriges nationalrapport om klimatförändringar. Andra prognoser anger ökning på mellan 24 och 29 % för 1990 – 2010.

Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKA, har på regeringens uppdrag sett över de transportpolitiska etappmålen för miljö. Arbetet har skett i samråd med ett flertal myndigheter, bland annat Naturvårdsverket och Vägverket. Viktigare utgångspunkter för arbetet har varit propositionerna om Sveriges klimatstrategi och Svenska miljömål. Gröna bilisters remissvar omfattar endast den del av rapporten som rör klimatmålet för transportsektorn.

SIKA: utsläppsmålet bör nås genom höjd koldioxidskatt

Andra styrinstrument än koldioxidskatt antas av SIKA medföra högre åtgärdskostnader. Med dagens undantag från koldioxidskatt har Konjunkturinstitutet tidigare beräknat att koldioxidskatten generellt skulle behöva höjas till ca 1,20 kr/kg för att nå en reduktion med 4 % till 2010. För att nå transportsektorns koldioxidmål behövs enligt olika bedömare en

koldioxidvärdering på mellan 1,50 och 2,30 kr/kg. Att endast sätta sin tillit till höga skattehöjningar, med dagens politiska klimat, visar bara på det orealistiska grepp som Gröna bilister anser präglar hela SIKAs rapport.

Nya klimatmål för transportsektorn

Skälet för ett nytt mål är att utsläppen av koldioxid ökar och att det nuvarande målet om stabilisering av utsläppen till 2010 inte nås utan ytterligare åtgärder. SIKA förordar därför på basis av samhällsekonomiska kostnader (som de anser vara likvärdigt med effektiva åtgärder) att transportsektorns utsläpp av koldioxid bör tillåtas öka. SIKA anser också att det finns risk för att förtroendet för målstyrning undergrävs om det är uppenbart att nuvarande mål inte kommer att nås.

SIKAs påstående om att förtroendet för målstyrning löper stor risk att skadas om uppsatta mål inte nås gäller antagligen i ännu högre grad när målen ändras bara för att de inte nås. Ett bibehållet mål visar också nödvändigheten av åtgärder på transportområdet, som för övrigt är den enda sektor vars negativa miljöpåverkan ökar både kvantitativt och kvalitativt.

Om något mål inom klimatområdet förändras så att det tillåter ökade utsläpp på något område måste regering och riksdag samtidigt visa att motsvarande minskning sker någon annanstans. Någon sådan analys gör inte SIKA och det minskar värdet av hela rapporten. Att ge sig in och ändra målet för transportsektorn samtidigt som debatten går hög om effekter av handel med utsläppsrätter (som i dagsläget inte omfattar transportsektorn) och stora förändringar i den svenska energipolitiken är inte trovärdigt.

De flesta aktörer har under lång tid vetat om att klimatmålet är det kanske svåraste miljömålet att nå. Att i det läget överge målet när det riskeras att inte nås skapar enligt Gröna bilister bara misstroende för viljan att nå uppsatta mål. Gröna bilister anser, i likhet med Naturvårdsverket, att det nuvarande målet behövs som en markering om att nuvarande trend måste brytas.

Sektorsansvar

Så länge Sverige har ett sektorsindelad ansvar finns det anledning att försvara det nuvarande utsläppsmålet för koldioxid inom transportsektorn. Alternativt måste de ökade utsläppen i trafiksektorn sparas i en annan sektor. Att det första steget i en handel med utsläppsrätter inte omfattar utsläpp från alla sektorer, exempelvis transporter, är också ett skäl att ha kvar sektorsvisa mål.

Som en intressant jämförelse när det gäller mål kan sektoransvaret för trafiksäkerheten och vägtrafikens mål om noll dödade och svårt skadade tjäna. Målet kallas allmänt för nollvisionen, lanserades av Vägverket i mitten av nittiotalet och fastställdes som ett mål av riksdagen 1997. Som ett delmål har maximalt 270 dödade år 2007 satts upp. Cirka 535 människor dödades i trafiken 2002 och båda målen anses i dagsläget avlägsna. Från Vägverk, regering och riksdag har detta lett till ökade ansträngningar för att nå målet, inte till att målet har ändrats.