

Remissvar på Naturvårdsverkets underlag till Färdplan 2050

Remissvar från Hagainitiativet, Stockholm den 1 februari 2013

Sammanfattning:

Naturvårdsverkets underlag till Färdplan 2050 tar sig an en viktig och omfattande fråga. Vi delar uppfattningen att en stegvis process är nödvändig och att utvecklingen i vår omvärld är avgörande. Vi är övertygade om att klimatarbetet är lönsamt för våra företag. Ännu tydligare ekonomiska styrmedel skulle göra det än mer lönsamt och påskynda klimatarbetet inom både företag, offentlig sektor och hushåll.

I detta remissvar har vi primärt valt att ge våra synpunkter på delarna 1.0, 1.1 och 4.1 samt några kortare kommentarer till delarna 6.1 - 6.2. Dessa delar anses mest relevanta för Hagainitiativet som helhet. Våra övergripande synpunkter sammanfattas nedan:

Avsaknad av vision kring förnybar energi:

Framtidssynen som presenteras i Färdplanen är en långsiktig vision till 2050 som bör kunna vara betydligt mer visionär än vad den är nu. Den är i nuläget passiv och försiktig. För att nå visionen identifieras tre huvudsakliga åtgärder. Dessa är självklart oerhört väsentliga, men Naturvårdsverket missar att lyfta fram en viktig huvudåtgärd, nämligen införandet och användandet av mer förnybar energi.

Avsaknad av delmål i närtid:

För att uppnå visionen till 2050 måste den brytas ned i delmål i närtid. Högre mål måste redan nu beslutas om till 2020, 2030 och 2040. Vi behöver högre mål redan till 2020 för att inte tappa styrfart. Beslutat 2020-mål vad gäller målet om förnybar energi i transportsektorn verkar nås redan under 2012, åtta år före måldatum.¹ Ambitionen till 2020 måste höjas redan nu om vi menar allvar med framtida mål 2030 och 2050.

Klimatpolitiken måste genomsyra alla politikområden:

Klimatpolitiken måste genomsyra övrig politik, exempelvis transport- och ekonomisk politik och det måste finnas tydliga förslag för hur detta ska gå till. Dessa tydliga förslag saknar vi idag. Om visionen är att nå klimatneutralitet bör styrmedel utformas i samtliga sektorer enligt detta mål. Sådana styrmedel främjar användandet av den mest klimateffektiva energi som finns tillgänglig på marknaden.

¹ 2011 låg andelen förnyelsebar energi på 9.8% av de totala bränslena. (Energimyndigheten, Transportsektorns energianvändning). 2012 års statistik kommer ut i mars 2012, först då vet man med säkerhet om målet är nått.

1. Sammanfattade slutsatser och förslag

<p><u>Vision:</u> Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser kan nås genom</p> <ol style="list-style-type: none"> Inhemska utsläppsminskningar Bidrag från ökat nettoupptag av koldioxid i skog och mark Inköp av utsläppsrätter på internationella marknader <p>(Sida 7)</p>	<p>Den framtidsplan som presenteras i Färdplanen är en långsiktig vision till 2050 och bör kunna vara betydligt mer visionär än vad den är nu. Den är i nuläget passiv och försiktig. För att nå visionen identifieras tre huvudsakliga åtgärder, t.ex. inhemska utsläppsminskningar. Dessa är självklart oerhört väsentliga, men Naturvårdsverket missar att lyfta en viktig huvudåtgärd, nämligen införandet och användandet av mer förnybar energi.</p> <p>Företagen i Hagainitiativet vill driva näringslivet i den riktning som behövs för att klara klimatmålen och därmed bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle. Ett krav för att vara medlem är att företaget ska minska sina utsläpp med minst 40 procent till år 2020. Som stora företag har vi alla kommit överens om att minska vår klimatpåverkan samtidigt som vi är helt övertygade om att det är lönsamt. Men vi är beroende av förutsägbara och långtgående mål.</p> <p>För att uppnå visionen till 2050 måste den brytas ned i delmål i närtid. Högre mål måste redan nu beslutas om till 2020, 2030 och 2040. Vi behöver högre mål redan till 2020 för att inte tappa styrfart. T.ex. är det övergripande målet på 50 % förnybar energi till 2020 är i stort sett redan uppnått och bör därför höjas till 2020.</p>
---	---

1.1 Utsläppsminskningar – sektorsövergripande styrmedel

<ul style="list-style-type: none"> - EU:s system för handel med utsläppsrätter; 3 förslag (sida 9) - Energi- och koldioxidskatt; 1 förslag (sida 9) - Forskning och innovation; Två förslag (sida 10) - Energieffektivitet; 1 förslag (sida 10) - Hållbar konsumtion; 1 förslag (sida 11) 	<p><u>Generellt om sektorövergripande styrmedel:</u> Hagainitiativet vill se långsiktiga och förutsägbara ekonomiska styrmedel som driver på i klimat- och resurseffektiv riktning. Utöver skärpta långsiktiga styrmedel i Sverige är det även viktigt att driva frågor om styrmedel på EU-nivå för att säkerställa goda konkurrensvillkor.</p> <p><u>EU:s handel med utsläppsrätter:</u> De mål som presenteras i EU:s Low Carbon Roadmap, med 40 procents minskad klimatpåverkan till 2030,</p>
--	---

	<p>60 procent till 2040 och 80-95 procent till 2050, anser vi också bör vara basen för EU:s utsläppshandel ETS.</p> <p><u>Energi- och koldioxidskatt:</u> Koldioxidskatten bör vara grundläggande verktyg enligt PPP för att fasa ut de man vill bli av med. Det är även viktigt att regeringen tar bort fossila subventioner och andra subventioner som är skadliga för miljön till förmån bland annat för förnyelsebar energi.</p> <p><u>Forskning och innovation:</u> Det är viktigt med satsningar på forskning och utveckling. Integration av hållbarhet/klimat- och resursperspektiv på skolor, gymnasier och universitet inom ekonomiska och tekniska områden.</p> <p><u>Hållbar konsumtion:</u> Skapa förutsättningar för att synliggöra och internalisera varors och produkters miljö- och klimatkostnader. Förslaget om regelbunden uppföljning av utsläpp ur konsumentperspektiv så föreslår vi att en uppföljning av företagens klimatpåverkan blir obligatorisk att redovisa. Detta sker redan för börsnoterade företag i Storbritannien. För inspiration till en regelbunden uppföljning av växthusgasutsläpp som föreslås i rapporten, hänvisas till Hagainitiativets årliga Klimatbokslut.²</p>
--	--

² http://www.hagainitiativet.se/wp-content/uploads/2012/05/Haga_klimatbokslut.pdf

1.1.2 Utsläppsminskningar – sektorsspecifika styrmedel

<p>Transportsektorn - 6 förslag (sida 11-12)</p> <p>Industrin - 3 förslag (sida 12)</p> <p>Jordbruk 4 förslag (sida 12-13)</p>	<p><u>Transportsektorn:</u> Viktigt med energi- och climateffektiva långsiktiga infrastruktursatsningar.</p> <p><u>Jordbruk:</u> Arbeta för att jordbruket blir en kolsänka. Jordbruket har, precis som skogen, stor potential att producera hållbar och förnybar energi.</p> <p><u>Matsvinn:</u> Det är centralt att färdplanen primärt pekar på åtgärder för att minska svinnet i livsmedelskedjan. I Sverige slängs ca 50-60 kilo ätbar mat per person och år. De stora volymerna matavfall är frukt, grönt, bröd och mejeriprodukter. Det finns stora möjligheter till minskad klimatpåverkan genom riktade insatser för att reducera matsvinnet. Ökad kunskap, bättre förpackningar, ändrad bäst-före märkning och ändrade attityd till matrester är bara några exempel som kan ge dessa vinster.</p> <p><u>Avfall:</u> Vi har noterat att färdplanen inte behandlar avfall som resurs mer än för energiutvinning. Att våra resurser återanvänds och återvinns i ett första skede är viktigt.</p>
---	--

1.2 Upptag av koldioxid i skog och mark

<p>- 4 förslag (sida 13-14)</p>	
---------------------------------	--

2.0 En stor utmaning

<p>2-graders målet (<i>sida 15-16</i>)</p> <p>En bild av Sverige utan nettoutsläpp år 2050 (<i>sida 16-19</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transporter - Industri - Politisk bakgrund - Utgångspunkter, scenarier och styrmedel - Samhällsomställning 	
---	--

3.0 Sverige 2050 – scenarier och hur nollvisionen kan nås

<p>Scenarier för att nå målet (<i>sida 20-28</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Målscenario 1 (tekniska åtgärder med och utan efterfrågeförändringar) - Målscenario 2 (endast tekniska åtgärder) 	
---	--

3.1 Hur kan visionen om nollutsläpp nås?

<p>Alternativ 1: Visionen nås med utsläppsminskningar i Sverige och ökad kolsänka (<i>sida 29</i>)</p> <p>Alternativ 2: Nollvision med utnyttjandet av internationell växthusgasmarknad. (<i>sida 30</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Figur 8: Nettoutsläpp kan nås med tre kompletterande element (<i>sida 31</i>) 	
---	--

4.0 Styrmedel för att nå målen

4.1 Hur når vi målen?

<ul style="list-style-type: none"> - En styrningsutmaning som sträcker sig längre än en mandatperiod (sida 31) - En långsiktig klimatstrategi kräver en mix av styrmedel (sida 32-34) - Kostnadseffektiva styrmedel är utgångspunkten i regeringsuppdraget (sida 34-35) - Pris på utsläpper via utsläppshandel (sida 36-37) - Koldioxidskatter (sida 37-38) - Forskning och innovation (sida 38-39) - När koldioxidpriset ej resulterar i kostnadseffektiva åtgärder: reglering och information (sida 42-43) - Infrastrukturinvesteringar och samhällsplanering (sida 43-45) - Styrmedel inom jordbruk och skogssektorn (sida 45-46) - Prioriterade sektorer och styrmedel; tabell 1 (sida 48-49) - Tidsplan (sida 49-50) 	<p>Det är generellt viktigt att kunna ompröva befintliga styrmedel så att klimatfrågan blir det klart övergripande målet vi styr mot.</p> <p><u>En styrningsutmaning som sträcker sig längre än en mandatperiod:</u> Styrmedel måste vara långsiktigt utformade och utvärderas löpande.</p> <p><u>En långsiktig klimatstrategi kräver en mix av styrmedel:</u> Det är klokt att se brett på styrmedlen; teknik, samhällsplanering och beteende är alla viktiga delar.</p> <p><u>Kostnadseffektiva styrmedel är utgångspunkten i regeringsuppdraget:</u> Precis som rapporten pekar ut, måste en mix av styrmedel finnas på plats, både i form av ett pris på utsläppen och i form av kompletterande styrmedel för att överbrygga andra typer av marknadsmisslyckanden för att nå en utveckling som främjar kostnadseffektivitet. Alla åtgärder måste utformas konkurrensneutralt och i enlighet med EU konkurrensregler.</p> <p><u>Pris på utsläppsrätter via utsläppshandel:</u> se kommentarer i avsnitt 1.1 Koldioxidskatt: se kommentarer i avsnitt 1.1</p> <p><u>Forskning och innovation:</u> se kommentarer i avsnitt 1.1.</p> <p><u>Tidsplan:</u> Hittills har omställningens kostnader och problem betonats och tempot varit för långsamt. Vi ser att den nödvändiga omställningen för en hållbar framtid behöver göras nu, där vi hoppas att näringslivet kan vara en pådrivande kraft. Vi tror ett sådant näringsliv kan ge rätt stöd till politiken för att driva den angelägna politik som behövs.</p>
--	---

5.0 Hållbar konsumtion och produktion

Från 10 till högst 2 ton koldioxidekvivalenter per invånare (bl.a. genom ökad information och ek drivkrafter för mer klimatsmart livsstil) (sida 53)	
--	--

6.0 Konsekvensbedömning

6.1 Uppdraget

<ul style="list-style-type: none"> - Effekter på övriga miljömål (sida 54) - Effekter på investeringar och sysselsättning ”Stora delar av näringslivet bedöms inte påverkas negativt av vare sig ökade utsläppsrättspriser eller elpriser om handelssystemet skulle skärpas. Vissa branscher gör bedömningar att det finns goda chanser till tillväxt och sysselsättningsökningar vid utveckling mot kolsnåla ekonomier...” (sida 55) 	<p><u>Effekter på investeringar och sysselsättning:</u> Som stora företag har vi alla kommit överens om att minska vår klimatpåverkan samtidigt som vi är helt övertygade om att det är lönsamt. Klimatarbetet kan även ha goda effekter på sysselsättning, detta gäller exempelvis för inhemsk produktion av förnybar energi som leder till ökad sysselsättning.</p>
---	---

6.2 Kostnader för omställning

<ul style="list-style-type: none"> - Globala studier; IAE Energy Technology Perspectives 2012 - Regionala/nationella studier; EU-kommissionens färdplan, Tyskland, UK, Danmark, Sverige (sida 56-58) 	<p><u>Regionala/nationella studier:</u> Vid sidan av de studier som föreslås i rapporten, ser vi gärna att en svensk ”Sternrapport” initieras som visar vilka kostnader Sverige kommer att få om vi inte agerar och vad vi kan tjäna på att agera nu. Ett svenskt perspektiv men med en internationell kontext.</p>
--	---

6.3 Kostnadseffektivitet i målscenariona

(sida 58-61)	
--------------	--