

EU, KLIMATET OCH TRAFIKEN

– om vägen till en Green New Deal på transportområdet

mp.se

miljöpartiet de gröna 

INLEDNING

EU måste ta krafttag för att minska sina egna koldioxidsutsläpp. EU har ett stort klimatansvar, både gentemot sina egna medborgare och gentemot omvärlden. I höst kommer ett för klimatet avgörande FN-möte att hållas i Köpenhamn. Sverige kommer att vara ordförande i EU och många länder runtom i världen kommer att förvänta sig att EU tar sin del av klimatansvaret.

Miljöpartiet de Gröna ser många möjligheter att ta klimatansvar.

En av de viktigaste åtgärderna handlar om att styra om EU:s investeringar att bli klimatsmarta istället för klimatförstörande. Inte en Euro till investeringar i nya motorleder som leder till ökad last- och personbilstrafik. Istället ska pengarna gå till nya fräscha höghastighetsbanor, attraktiv kollektivtrafik och klimatsmarta godslösningar. En Green New Deal på transportområdet kan bli verklighet.

Genom att styra om investeringarna så att de ger klimatnytta kan både jobben och klimatet bli vinnare. I nuvarande konjunkturläge krävs både privata och offentliga investeringar för att skapa nya jobb och utveckling. Det är av största vikt att EU:s stora infrastrukturinvesteringar är framtidsinriktade, med klimatsmarta och effektiva lösningar, och inte i gammalmodiga projekt. Att storsatsa på motorvägar idag vore som att satsa på skrivmaskiner då datorerna var på väg att slå igenom.

I Öst- och CentralEuropa där stora infrastruktuursatsningar behövs är det helt fel att nu bygga fast sig i ett ohållbart transportsystem. När en stor del av projekten finansieras av EU borde moderna tekniska lösningar prioriteras. EU borde stötta länder i Öst- och CentralEuropa i att inte göra om samma misstag som gjorts i övriga EU. Det finns stor anledning att slopa omvägarna över stora förorenande och klimatpåverkande motorvägar och flyg och istället direkt satsa på ett klimatsmart och attraktivt resande med tåg, sjöfart och kollektivtrafik.

EU har inte tagit något samlat grepp för att minska klimatpåverkan från den ökande lastbilstrafiken. En självklar början är att underlätta för länder i EU att införa kilometerskatt för lastbilar. Inför också en klimatskatt på flygbränslet för att minska flygets klimatpåverkan. EU:s nuvarande planer på att inkludera flyget i utsläppshandeln kommer snarare gynna flyget.

Även den svenska regeringen har på ett flertal områden drivit en linje som leder till en ökad klimatpåverkan från trafiken. Bland annat har regeringen medverkat till att sätta käppar i hjulet för andra länder som vill införa kilometerskatt. Regeringen har också bidragit till att flygresande gynnas genom flygavtalet Openskies.

Miljöpartiet de Gröna ser möjligheterna. Att fortsätta att satsa på återvandsgränder som leder oss djupare in i fossilberoende och klimatkris måste vara uteslutet. EU:s plan för att möta lågkonjunkturen innehåller satsningar på 30 miljarder Euro utan specificerade satsningar på järnväg. Det är helt avgörande att investeringsmedlen läggs på verksamheter som har framtiden för sig. Vi kan välja att investera i hållbara transporter genom att satsa på järnväg och kollektivtrafik. På så sätt skapas jobb, framtidstro och förutsättningar för en hållbar utveckling. En Green New Deal.

Carl Schlyter och Karin Svensson Smith

TRAFIKENS UTVECKLING OCH MILJÖPÅVERKAN I EU

Transporterna är avgörande för att minska EU:s miljöpåverkan, inte minst vad gäller klimatfrågan. Vägtransporterna står för 21 procent av de totala utsläppen av koldioxid i EU-27¹. Fakta i detta avsnitt om trafikens utveckling och miljöpåverkan är hämtat från EEA:s rapport *Transport at a crossroads* från 2009², om inte annat anges.

GODSTRANSPORTER

Godstransporterna i EU fortsätter att öka, trots mål om att minska klimatpåverkan från trafiken. Transporterna av gods ökade med 35 procent i EU mellan 1996 till 2006 mätt i tonkilometer. Det innebär att transporterna av gods har ökat snabbare än BNP det senaste decenniet. Den största ökningen sker i de transportslag som är minst energieffektiva, det vill säga lastbilstrafik (som ökade med 45 procent under samma period) och luftfart (ökade med 43 procent). Detta att jämföra med järnvägstransporterna som ökade med 11 procent, och alltså förlorade marknadsandelar till flyget och lastbilarna. Varje år krävs ungefär 500 miljoner fat olja för att försörja Europeiska lastbilar med bränsle, till en kostnad av 60 miljarder Euro³.

Ur klimatperspektiv är det helt oacceptabelt. Det får även andra negativa miljökonsekvenser i form av buller och dålig luft. Forskning visar att volymen av transporterat gods ökar snabbare mätt i kubikmeter än i ton, det vill säga fler lastbilar behövs nu för att transportera samma antal ton gods jämfört med för tio år sedan. Under de senaste femton åren har inte heller bränsleeffektiviteten för lastbilar förbättrats. Den totala effektiviteten vid transporter med lastbilar har alltså minskat.

Enligt beräkningar från CE Delft beräknas godstransporterna i EU-27 att öka med 60 procent från 2005 till 2030 om nuvarande trender inte bryts⁴. Likaså kommer utsläppen från lastbilstrafiken i EU att öka med 7-8 procent till 2020, vilket kan underminera klimatpaketets mål om att minska utsläppen i EU med 20 procent till 2020.

Lastbilstransporter med tungt gods står för 7 procent av det totala antalet fordonskilometer, men dess negativa konsekvenser för samhället är mycket större. Tunga transporter står till exempel för en femtedel av trängseln på vägarna. De har dubbelt så många dödsfall per kilometer jämfört med personbilar och deras utsläpp av koldioxid beräknas öka med mer än 50 procent till 2030⁵. Lastbilstransporterna står för 23 procent av de totala koldioxidutsläppen från vägtransporter⁶. Vidare så kostar slitaget på vägarna EU:s skattebetalare enorma summor pengar, summor som borde betalas utav de som utför transporterna. En fullastad lastbil medför lika stort slitage på vägbanorna som 75000 personbilar enligt uppskattningar från Vägverket. Dessa externa kostnader ska naturligtvis internaliseras och bäras utav godstransportörerna.

Diagrammet nedan illustrerar EEA utvecklingen för de Europeiska godstransporterna från 1990 fram till 2030, om inte nuvarande utsläppstrender bryts. Där framgår tydligt att ökningen av godstransporter de

¹ CE Delft, *Are trucks taking their toll?*, January 2009

² EEA Report No 3 2009 *Transport at crossroads, term 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union*

³ CE Delft, *Are trucks taking their toll?*, January 2009

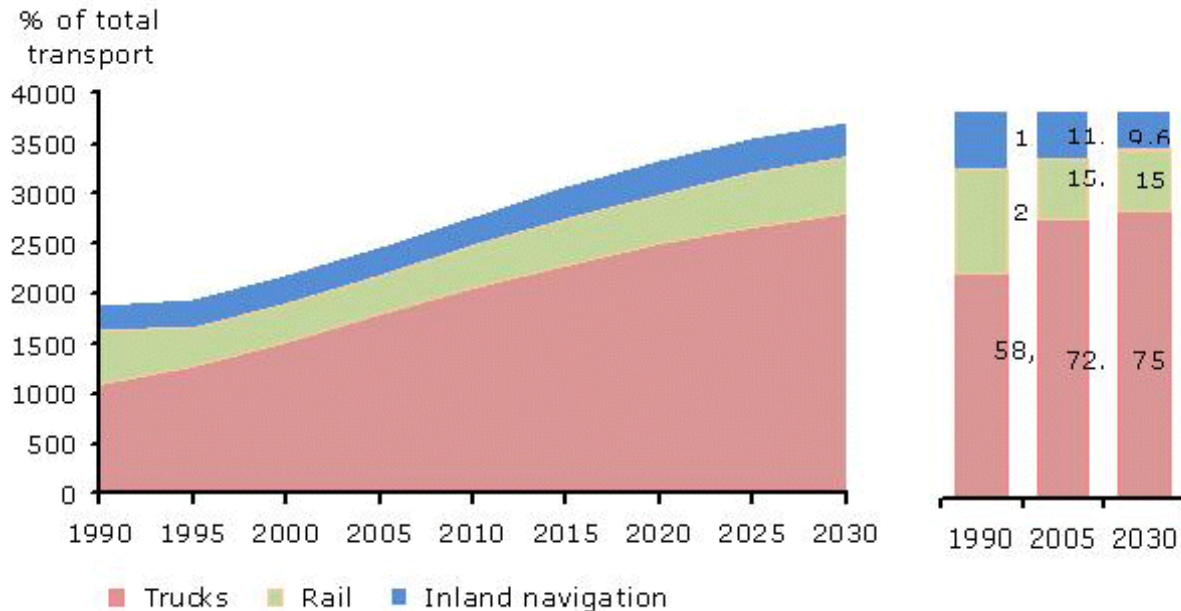
⁴ CE Delft, *Are trucks taking their toll?*, January 2009

⁵ T&E Bulletin No 175, february 2009, *Lorry damage disproportionate to vehicle numbers*

⁶ CE Delft, *Are trucks taking their toll?*, January 2009

senaste 20 åren har skett inom lastbilstrafiken. I de högra spalterna framgår att om nuvarande trender inte bryts kommer lastbilarna ha 75 procent av marknadsandelen år 2030, jämfört med 58 procent 1990.

Tabell 1. Godstransporter per transportslag i EU-27, 1990-2030



Källa: Copyright EEA, Copenhagen, 2009, <http://www.eea.Europa.eu>

PERSONTRANSPORTER

Bilen är det alltigenom dominerade transportslaget för personresor i EU, med en marknadsandel på hela 73 procent. Att jämföra med järnväg, spårvägar och tunnelbana som ligger på 7 procent, och bussar som ligger på 8 procent. Tyvärr finns inte Europeiska data på transporter till fots eller med cykel. Bilinnehavet i EU steg med 26 procent mellan 1995 och 2006 i EU-27, och bilkörningen ökade med 18 procent. Tillväxttakten är störst i Öst- och CentralEuropa där bilinnehavet trefaldigats sedan 1990, då från en lägre nivå än VästEuropa.

Att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten i de kollektiva transporterna är en bärande del i att minska persontransporternas miljöpåverkan. Enligt en tysk studie är sambandet mellan bilinnehav och tillgång till kollektivtrafik stort, det visade sig att hushåll med längre än 600 meter till kollektivtrafikförbindelse hade upp till 42 procent större bilinnehav.

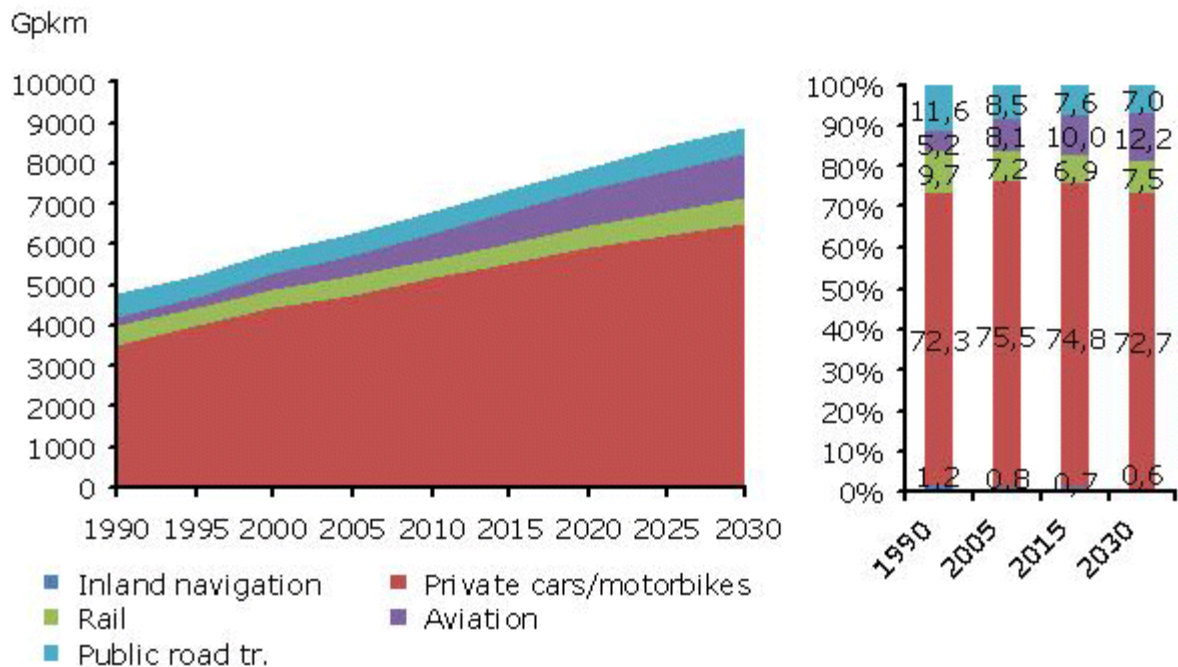
Särskilt viktigt är det att länder i Öst- och CentralEuropa inte gör samma misstag som länder i VästEuropa genom att bygga in sig i ett bil- och lastbilssamhälle. Många av dessa länder har fortfarande en relativt hög andel resande med kollektivtrafik och godstransporter med järnväg jämfört med övriga Europa. Oroväckande är att andelen resor med järnväg sjunkit rejält i flera av dessa länder, bland andra Litauen och Estland, delvis med anledning av otillräckliga järnvägsinvesteringar.

Planer på stora motorvägsutbyggnader i dessa länder kan bli förödande ur klimatsynpunkt. Istället bör investeringarna gå till att modernisera och bygga ut järnvägsnätet. I och med inkluderingen av dessa länder i EU har nya marknader kopplats till EU, med otillräckliga järnvägsförbindelser och mycket mer flexibla vägförbindelser. Detta har lett till ökad vägtrafik i de nya medlemsstaterna (EU-10), och fortsätter

denna utveckling kommer EU-10 snart att befinna sig på samma ohållbara nivåer som EU-15 i fråga om andel gods med lastbil.

Diagrammet nedan från EEA visar att det framförallt är resor med bil och flyg som ökat de senaste tjugo åren. Resor med tåg och buss har i stort sett varit konstant, och deras marknadsandelar har minskat i takt med att bil och flyg ökat.

Tabell 2. Persontransporter per transportslag i EU-27, 1990-2030



Källa: Copyright EEA, Copenhagen, 2009, <http://www.eea.Europa.eu>

KLIMAT

Medan andra sektorer i samhället lyckats minska sina utsläpp har transportsektorns fortsatt att växa. Från 1990 till 2006 ökade transporternas utsläpp av växthusgaser med 28 procent i EU, att jämföra med en minskning på 3 procent som genomsnitt för alla sektorer tillsammans. Ökningen av transporternas klimatpåverkan har skett trots en generell förbättring i energieffektivitet. De ökande transportvolymerna åter alltså upp de klimatvinster som görs genom bättre teknik.

Ska EU kunna nå målet om att minska utsläppen av växthusgaser med 20 procent krävs en radikal minskning av transporternas utsläpp. Om inte kommer andra sektorer i samhället, som dessutom redan gjort en del av sina åtaganden, att få minska sina utsläpp ytterligare för att transportsektorn ska kunna fortsätta att växa. Det är varken rättvist eller hållbart. Dessutom innebär en minskning av transporternas klimatpåverkan att många andra av trafikens miljöproblem minskar på en och samma gång.

LUFTFÖRORENINGAR OCH BULLER

Utsläpp av luftföroreningar från trafiken minskar, men trots detta är utsläppen fortfarande stora. Trafiken är den sektor som släpper ut allra mest kväveoxider och näst störst när det gäller utsläpp av partiklar. Inga större förbättringar har kunnat skönjas vad gäller utsläpp av partiklar och kvävedioxid.

Den absolut största källan till trafikbuller kommer från vägtrafiken. Många människor bor och lever i bullerstörda miljöer som leder till negativa hälsoeffekter, till exempel i form av hjärtproblem, förhöjt blodtryck och mental hälsa. Nästan 67 miljoner människor utsätts dagligen för vägbuller som överskrider 55 dB L_{den} (den lägre nivån för bullermätningen). Nästan 21 miljoner människor lever i områden där vägbuller under nattetid har sådana nivåer att det har negativa hälsoeffekter. Antalet människor som störs av flygbuller kring större flygplatser i EU har ökat sedan 2002, och om inget görs kommer antalet sannolikt att fortsätta att öka. Enligt CE Delft kan 47 procent av kostnaderna för trafikbuller kopplas till lastbilstrafiken. Omkring 21 000 fall av dödliga hjärtattacker kan kopplas till lastbilsbuller.

I EU finns inga gemensamma gränsvärden för buller. Det är upp till medlemsstaterna att åtgärda bullerproblemen. Ansvariga lokala myndigheter har alltså inte alls samma stöd från EU vad gäller buller i jämförelse med till exempel luftkvalitet.

Sedan 1970 har Kommissionen skärpt bullerkraven i samband med nybilsproduktion, men tyvärr har dessa krav inte haft någon reell effekt. De viktigaste åtgärderna för att minska trafikrelaterat buller är att minska problemen redan vid källan, det vill säga det räcker inte att bara bygga bullerplank och lägga tyst asfalt, utan väg- och flygtrafiken måste minska.

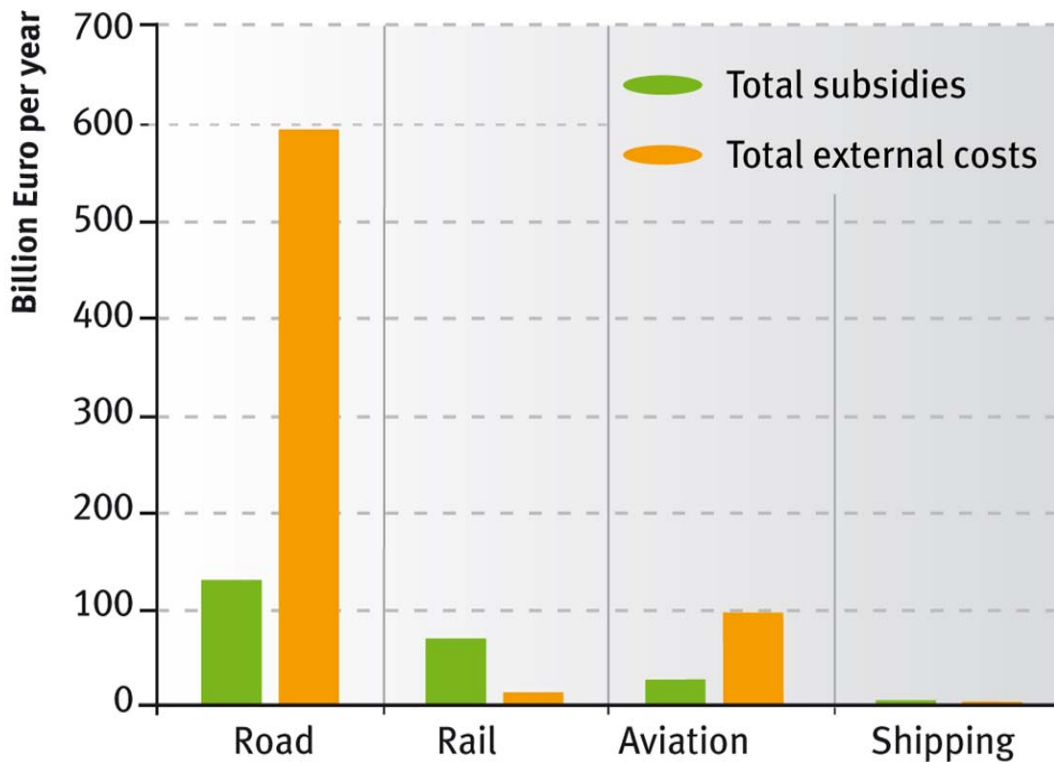
Utöver problem med luftföroreningar och buller tillkommer förstörelse av värdefulla naturområden i samband med många vägbyggen. Några exempel på detta ges senare i detta dokument i listan på aktuella motorvägsutbyggnader i Öst- och CentralEuropa.

EU:S INVESTERINGAR OCH STYRMEDEL

VÄGTRAFIKEN BETALAR INTE FÖR SINA EXTERNA KOSTNADER

Vägtrafiken leder till stora externa kostnader för samhället i form av exempelvis klimatpåverkan, naturintrång, hälsoskadliga utsläpp, buller, trängsel och trafikolyckor. Data från EEA visar att vägtrafiken i EU-15 har en extern kostnad på nära 600 miljarder Euro per år ⁷. Det inkluderar bland annat trafikolyckor, buller, luftföroreningar, klimatpåverkan och naturintrång. Samtidigt visar EEA att subventionerna för vägtrafiken är störst bland alla transportslag. Godstransporter på väg har fem gånger större externa kostnader per tonkilometer jämfört med motsvarande transport på järnväg. Det är orimligt att vägtrafiken får fortsätta att växa på bekostnad av klimatet och människors hälsa, dessutom med subventioner från samhället.

Tabell 3. Externa kostnader och subventioner per transportslag och år i EU



Source: EEA 2007

⁷ EEA Report, No 1 2007, *Transport and environment: on the way to a new common transport policy TERM 2006: indicators tracking transport and environment in the European Union*, s 28

INVESTERINGAR SOM LEDER TILL STÖRRE KLIMATPÅVERKAN

EU finansierar infrastruktur i hela Europa genom TransEuropeiska transportnät (TEN-T). TEN-T blev en del av EU efter Maastrichtfördraget 1992. Sedan starten har 400 miljarder Euro betalats ut till olika typer av infrastrukturprojekt⁸. Tyvärr har en stor del gått till att bygga ut en infrastruktur som leder till större klimatpåverkan istället för mindre. Även om en större del av TEN-medlen fördelats till järnvägen de senaste åren jämfört med tiden 1996–2003⁹, så har de övergripande satsningarna på infrastruktur i EU varit skeva till järnvägens nackdel. Under 2005 investerades totalt 17 miljarder Euro i järnvägen jämför med 45 miljarder Euro i väg i medlemsstaterna (varav TEN-T är bidrar med en del)¹⁰. TEN-T finansieras både genom EU:s strukturfonder och via EIB. De projekt som är stora och gränsöverskridande får mest pengar. Aktuella exempel är Mt Cenistunneln Lyon-Turin, Brennertunneln Österrike-Italien och bron över Fehrman Bält som tillsammans tar en fjärdedel av hela TEN-budgeten 2007-2013 i anspråk¹¹.

Under perioden 1996-2020 kommer enligt TEN-T:s egna beräkningar 219 miljarder Euro att investeras i nya vägar via TEN-T¹². Vid slutet av år 2006 hade knappt 120 miljarder Euro redan investerats i vägar, vilket innebär att 28,8 procent av TEN-T medlen 1996-2006 har investerats i vägar. Pengar som skulle kunna användas till att skapa hållbara transportsystem om politiken gör tydliga prioriteringar till förmån för exempelvis järnväg och sjöfart.

För Sveriges del går stora summor i TEN-T till klimatförstörande projekt, sammanlagt har knappt 262 miljoner kronor av TEN-medel investerats i vägar under 2005-2008. Och trenden går åt fel håll. Den moderatledda regeringens prioritering av att investera i nya motorvägar är tydlig. Under 2008 gick 42 procent av investeringarna till vägar, jämfört med 20 procent år 2005. Samtidigt har andelen som gått till järnvägar minskat från 71 procent år 2005 till 51 procent år 2008. Under hela perioden 2005-2008 har 27 procent av investeringarna gått till vägar och 64 procent till järnväg. De projekt i Sverige som prioriteras högst i TEN-T ligger i "Den nordiska triangeln", det vill säga mellan storstäderna Stockholm, Oslo och Köpenhamn, eller längs den "Botniska korridoren". Vägverket vill med anledning av detta lyfta in fler väginvesteringar, bland annat E20 mellan Göteborg och Arboga, E12 och E22¹³.

Tabell 4. Fördelning av TEN-medel i Sverige i miljoner kronor 2005-2008

	2005	2006	2007	2008
Väg	60	45	40	117
Järnväg	211	126	143	140
Sjöfart	7	8	20	20
Luftfart	21	13	5	0
Summa	299	192	208	277

Källa: Näringsdepartementet

⁸ Trafikutskottets utlåtande 2008/09:TU10, *Översyn av politiken för transEuropeiska transportnät (TEN-T)*, s 7

⁹ Rapport från Kommissionen till Rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén om genomförandet av riktlinjerna för det transEuropeiska transportnätet 2004-2005, Bryssel 20 januari 2009, s 6.

¹⁰ EEA Report No 3 2009 *Transport at a crossroads, term 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union*, s12

¹¹ Powerpoint-presentation av Niklas Lundin, Näringsdepartementet

¹² http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/networks_eu/doc/road_tab2.pdf

¹³ Vägverket, Banverket, m fl, Rapport Revidering av TEN-T riktlinjer, 29 april 2008

TEN-budgeten delas upp i två delar, en som fördelas över flera år och en annan som är på årlig basis. I TEN-budgeten 2007-2013 beviljades 56 miljoner Euro till Norra Länken och 52 miljoner Euro till Citytunneln i Malmö. I den årliga budgeten för 2008 ingick bland andra E6 mellan Trelleborg och Vellinge, delar av Norrköpingspaketet, en förstudie för Götalandsbanan och samarbete kring utveckling av flygtrafiktjänster¹⁴.

Många av de stora infrastrukturprojekten i TEN-T ligger i Öst- och CentralEuropa. Många av dem blir särskilt prioriterade genom att EU:s fattigaste länder har tillgång till EU-fonder som rikare länder som Sverige inte har. Det gäller främst sammanbindningsfonden där det ges EU-finansiering för vägprojekt på TEN-nätet med 90 procent. Friends of The Earth Europe (FoEE) och Bankwatch har listat några av de största projekten som EU eller Europeiska Investeringsbanken (EIB) är med och finansierar, eller planerar att finansiera, i Central- och ÖstEuropa¹⁵. Listan på klimatförstörande projekt är lång, med totalt 55 projekt med en total kostnad av 23 miljarder Euro. Det planeras för 16 nya motorvägar med en totalkostnad på nära 10 miljarder Euro, med en delfinansiering från EU-fonder på 5,5 miljarder Euro. Pengar som skulle kunna göra klimatnytta istället för klimatskada om tydliga omprioriteringar gjordes. Effekterna av de nya motorvägarna begränsar sig inte till att skapa en större klimatpåverkan, många leder dessutom till stora ingrepp i känsliga naturområden och skapar barriäreffekter för både människor och djur.

Via EU:s strukturfonder planeras för investeringar i infrastruktur på 55 miljarder Euro i EU-10 under perioden 2007-2013, varav 55 procent på vägar och motorvägar¹⁶ (se cirkeldiagram nedan). 27 procent beräknas gå till järnväg och 10 procent till kollektivtrafik. Pengarna för motorvägsutbyggnader riktas framförallt till Polen och Slovakien. Detta leder till att klimatpåverkan i dessa länder fortsätter att öka. Polen beräknas öka sina utsläpp av klimatpåverkande gaser med 31 procent till 2013 som en del av investeringar via EU:s fonder¹⁷.

Flyget, som är ett av de transportslag med störst klimatpåverkan, planeras få en miljard Euro i bidrag via EU:s fonder i EU-10¹⁸. Sju av dessa tio länder har planer på att använda EU:s fonder för stöd till flyget; Polen, Rumänien, Litauen, Lettland, Tjeckien och Slovenien. Enligt EEA får flygtrafiken redan enorma subventioner på 27-35 miljarder Euro per år, genom att vara befriade från bränsleskatt. Ytterligare subventioner på detta klimatförstörande är inte acceptabelt.

Nyligen publicerad forskning vid Uppsala Universitet visar att den prognostiserade ökningen av flygtrafiken med 5 procent per år inte alls går ihop med den framtida tillgången på flygbränsle, som beräknas sjunka med flera procent årligen under samma period¹⁹. Det är alltså inte bara miljökonsekvenserna som begränsar flyget, utan även den framtida tillgången på bränsle.

¹⁴ Powerpoint-presentation av Niklas Lundin, Näringsdepartementet

¹⁵ <http://www.bankwatch.org/billions/index.html>

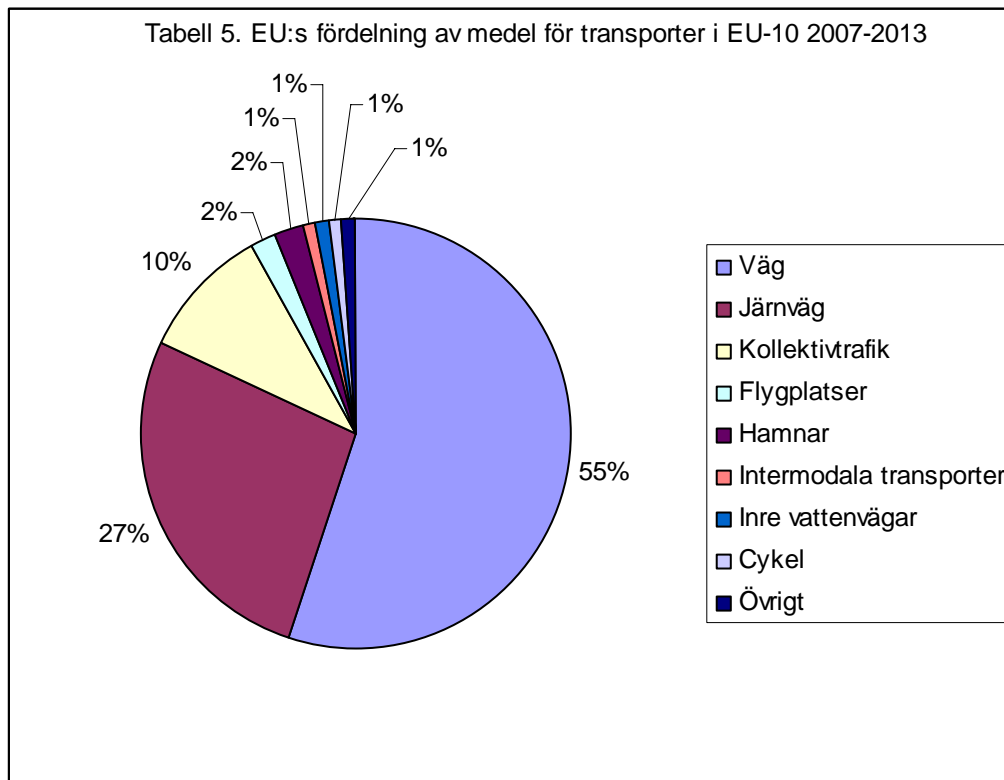
¹⁶ <http://bankwatch.org/billions/projects-transport.html> (I dessa siffror ingår de delar av TEN-T som finansieras via strukturfonderna, men ytterligare finansiering via EIB syns inte i dessa siffror)

¹⁷ FoEE & Bankwatch Network, *EU cash in climat clash*, sid 31

¹⁸ Martin Konecny and Keti Medarova-Bergstrom, *Do EU Funds Contribute to Climate Change Abatement in New Member States?*, CEE Bankwatch Network

¹⁹ Nygren, Aleklett & Höök, *Aviation fuel and future oil production scenarios*,

<http://www.fysast.uu.se/ges/en/publications/aviation-fuel-and-future-oil-production-scenarios>



Källa: Friends of the Earth Europe & Bankwatch Network,
<http://bankwatch.org/billions/projects-transport.html>

EXEMPEL PÅ KLIMATFÖRSTÖRANDE MOTORVÄGAR SOM FINANSIERAS VIA EU

Några exempel på klimatförstörande motorvägsprojekt som planeras i Öst- och CentralEuropa med finansiering via EU är²⁰:

ESTLAND

E 263 motorväg

Kostnad: 600 miljoner Euro

Den fyrfiliga motorvägen är den del av Tallin-Taru-motorvägen E263. Om motorvägen byggs kommer den att leda till 6-7 minuter kortare väg, och samtidigt förstöra värdefulla ekosystem.

POLEN

Via Baltica S-8 (Białystok- Lituaens gräns)

Kostnad: 406 miljoner Euro

Utöver en satsning på större klimatpåverkan innebär Via Baltica att minst två Natura 2000-områden med bland andra varg och lo kommer att förstöras. Gröna Gruppen i parlamentet har drivit en kampanj för att projektet ska göras om till Rail Baltica, med en satsning på järnväg istället för motorväg.

SLOVAKIEN

D1 motorväg sträcka Turany – Hubová

Kostnad: 570 miljoner Euro

Motorvägen kommer att påverka två nationalparker, som skyddas via EU-direktiv. Finansieras via lån i EIB.

UNGERN

M0 - Budapest ringled

Kostnad: 349 miljoner Euro

Den östra delen av Budapests ringled har redan blivit byggd, med finansiering både från EU:s fonder och EIB. Utöver den ökade klimatpåverkan en ny motorväg innebär, har vägen övergångar utformats utan plats för fotgängare och cyklister, vilket resulterat i att man bara kan ta sig från den ena till den andra sidan med bil.

BULGARIEN

Struma motorväg genom Kresna, en brant dal som går genom Sydöstra Bulgarien

Kostnad (för del 1 och 4): Mer än 600 miljoner Euro

Den unika Kresna-dalen med en längd på 17 kilometer hotas sedan många år tillbaka av att Struma-motorvägen ska byggas, som är en del av den transEuropeiska korridoren mellan Sofia och Aten. Om motorvägen byggs kommer den att ha förödande konsekvenser för dalens oförstörda ekosystem.

TJECKIEN

R1 - Prag ringled – nordvästlig del

Kostnad för nordvästlig del: 848 miljoner Euro

Motorvägen diskuteras i två sträckningar, den officiella varianten går genom bostadsområden och flera natur- och rekreationsområden. Mer tung trafik i staden kommer bland annat att leda till ökad trängsel.

²⁰ <http://bankwatch.org/billions/index.html>

KRISPAKET FÖR FLYGET SUBVENTIONERAR KLIMATPÅVERKAN

EU talar med dubbla tungor om flyget. Å ena sidan anförs att flyget ska ta klimatansvar genom att ingå i utsläppshandel (se separat rubrik nedan) och målsättningar i Köpenhamn, men å andra sidan fortsätter EU att skapa förbättrade villkor för flyget och planera för att möjliggöra fördubblade trafikvolym. Det gäller såväl flygavtal som Openskies, investeringar i ökad kapacitet, subventioner (såsom befrielse från bränslebeskattning) och nyligen genom beslut om fördelning av slottider som gynnar de stora flygbolagen.

Som ett resultat av lågkonjunkturen har kommissionen föreslagit ett krispaket för flygbranschen. Enligt Eurocontrol minskade trafiken i december med 7 procent jämfört med året innan. Trafikminskningen under hela 2009 bedöms uppgå till knappt 5 procent. Mer än 80 procent av de Europeiska flygplatserna har i januari fått en minskning av passagerartrafiken med 8-10 procent, och med frakten på 25-30 procent. Denna minskning av flygtrafiken är en möjlighet att finna nya transportlösningar och föra över en större del av trafiken på järnväg, och för gods även med sjöfart.

Flyget har ökat stadigt de senaste tio åren, och denna exponentiella ökning är helt ohållbar med tanke på flygets stora klimatpåverkan. Istället för att se möjligheterna till klimatomställning i krisens tecken väljer alltså kommissionen att värna ett av de transportslag med absolut störst klimatpåverkan.

Krispaketet berör reglerna för fördelning av ankomst- och avgångstider, så kallade slots. Syftet med regelverket är att fördela slots på ett öppet sätt, med effektiv och rättvis fördelning mellan olika flygbolag. Flygbolag får rätt till samma ankomst- och avgångstider för kommande tidtabellsperiod som de haft under den föregående. Denna rättighet, en typ av grandfathersrights, gäller under förutsättning att flygbolaget i fråga utnyttjat slottiden under minst 80 procent av tidtabellsperioden.

Kommissionen krispaket för flyget innebär att flygbolag ges rätt att använda sina tidigare slots under sommaren 2010, oavsett utnyttjandegrad. Det vill säga, de flygbolag som nu minskat trafiken i och med finanskrisen ska trots nedgången få en fortsatt rätt att trafikera på sina tidigare tider. Det gynnar framförallt de stora flygbolagen som idag har de största marknadsandelarna, eftersom det är de som har de mest attraktiva slottiderna på de mest överbelastade flygplatserna.

Rådet och Parlamentet har kommit överens om att anta förslaget. Beslutet innebär också att kommissionen ska åta sig att göra en övergripande revidering av slotsförordningen.

I samband med denna övergripande revidering vore det rimligt att upphäva traditionen med grandfathering i flygbranschen, så att slottider auktioneras mellan alla flygbolag (med vissa undantag utifrån regionala hänsyn). En sådan ordning skulle innebära att de flygbolag som av gammal hävd har rätt till de bästa flygtiderna får konkurrera på samma villkor som mindre bolag.

FLYGET I UTSLÄPPSHANDELN – VARKEN KLIMATSMART ELLER FÖRETAGSVÄNLIGT

Flyget är en klimatvärsting. Den totala klimatpåverkan från flygets utsläpp uppskattas vara mellan 1,9 och 5 gånger högre än den som orsakas av enbart koldioxiden. Om dagens trender håller i sig kommer flygets utsläpp fördubblas på cirka 25 år²¹. I den ekonomiska krisen har flygets ökning dämpats och Luftfartsverket rapporterar om minskat flygresande med 14 procent de första fyra månaderna 2009 jämfört med samma period förra året.

²¹ Åkerman m fl, *Tvågradersmålet i sikte?*, s 54-55, Naturvårdsverket oktober 2007

Den 14 maj 2009 beslutade riksdagen enligt regeringens och kommissionens förslag om att inkludera flyget i EU:s system med handel av utsläppsrätter. Beslutet har två stora problem, antingen blir det verkningslöst för klimatet eller ett hot mot svensk basindustri:

1. Det blir verkningslöst för klimatet. Tung industri och flyget kommer enligt regeringens förslag att ligga i samma bubbla trots att dessa har helt olika konkurrenssituation och priskänslighet. Stora delar av industrin konkurrerar med länder med bristfälliga klimatstyrmedel, medan transportsektorn inte konkurrerar med andra länder alls – en resa Stockholm-Bryssel kan inte gärna ersättas med en resa Beijing-Tokyo om det skulle visa sig vara billigare. Det innebär att transportsektorn i motsats till den energiintensiva industrin har goda möjligheter att föra över kostnadsökningar till konsumenterna, som hittills visat en hög betalningsvilja för flygtransporter och därmed inte torde påverkas nämnvärt av de kostnadsökningar utsläppshandeln hittills gett upphov till. Det innebär att utsläppshandeln med dagens priser skulle ha högst begränsad effekt på flygets utsläpp.

2. Det hotar inhemsk industri. Om politikerna, mot förmodan, väljer att skära radikalt på tilldelningen av utsläppsrätter kommer det att leda till höga priser på koldioxid för basindustrin, vars priskänslighet är hög. Risken för att basindustrin då trängs ut och flyttar till andra länder är stor, särskilt i den rådande lågkonjunkturen.

Med EU-kommissionens förslag om att inkludera flyget i utsläppshandeln beräknas flygets utsläpp att öka med 78 procent mellan 2005 och 2020, istället för 83 procent med business-as-usual. En minimal påverkan alltså, redan 2021 kommer utsläppen att landa på samma nivåer som business-as-usual-scenariot. Samma sak med efterfrågan på flygtransporter - år 2020 kommer efterfrågan på flygresor att öka med 135 procent med flyget i utsläppshandeln, i jämförelse med 142 procent utan en inkludering eller andra åtgärder (i relation till 2005 års nivå). Förslaget uppskattas ha låg inverkan på biljettpriset.

REGERINGEN HAR ÖPPNAT SKYARNA FÖR STÖRRE KLIMATPÅVERKAN

Regeringen har drivit på för att avreglera flygtrafiken i det så kallade OpenSkies-avtalet, ett flygavtal mellan USA och EU. Det nya flygavtalet väntas leda till 25 miljoner fler passagerare och därmed till att flygplanens utsläpp av växthusgaser ökar med 3,5 miljoner ton. Det motsvarar ungefär fem procent av Sveriges samlade utsläpp. Att ge flyget ännu bättre förutsättningar att konkurrera då klimatkrisen bli allt allvarligare, är både oansvarigt och inkonsekvent med tanke på regeringens målsättning om att vara ledande i klimatfrågan.

GENERÖSA REGLER FÖR BILARS KOLDIOXIDUTSLÄPP

Kommissionen hade från början ett förslag om att bilar år 2012 skulle ha utsläpp på högst 130 gram koldioxid per kilometer. På grund av stora påtryckningar från bilbranschen och bland andra den svenska regeringens agerande för att skydda bränsletörstiga bilar blev målet till 2012 urvattnat och verkningslöst. Den gröna gruppen bidrog till att mål om 95 gram koldioxid per kilometer till 2020 infördes. Tyvärr blev målet inte bindande vilket den gröna gruppen föreslaget, utan bara vägledande.

MÖJLIGHETER FÖR KLIMATSMARTA INVESTERINGAR OCH STYRMEDEL I EU

Det finns stora möjligheter att styra om EU:s transportpolitik för en lägre klimatpåverkan, särskilt i skenet av att det idag görs mycket som går åt fel håll. Skulle man bara styra om alla investeringar och subventioner som idag går till klimatvärstingarna, som lastbilen, flyget och bilen, skulle mycket vara vunnet.

Enligt en färsk rapport från European Environmental Agency (EEA) finns ett styrmedel på transportområdet som löser trafikens miljöproblem på alla fronter, såsom klimatpåverkan, luftkvalitet, buller, inträngning i naturområden och barriäreffekter. Det handlar om att minska efterfrågan på transporter genom exempelvis smartare planering eller ekonomiska styrmedel. Det en av de absolut mest kostnadseffektiva åtgärderna, eftersom det åtgärdar flera miljöproblem samtidigt.

JÄRNVÄG FÖR PERSON- OCH GODSTRAFIK

Miljöpartiet vill att EU:s gemensamma investeringar ska gå till att bygga en klimatsmart infrastruktur. Att järnvägen minskat sina marknadsandelar på godssidan se senaste tio åren kan delvis förklaras av att kapaciteten, hastigheten och tillförlitligheten i järnvägssystemet inte är tillräckligt bra. Det gör investeringar i järnvägen till en nödvändighet för att minska klimatpåverkan från transporterna i EU.

En avgörande punkt för att järnvägen ska börja ta marknadsandelar från vägtrafiken är att det blir en mer rättvis konkurrens mellan transportslagen. I dags läget subventioneras framförallt vägtrafiken genom att inte betala för sina externa kostnader. Den viktigaste åtgärden är att underlätta för länder att införa kilometerskatt samt ökade vägavgifter för lastbilar (se rubrik nedan). Sverige kommer att ha ett gyllande tillfälle att driva frågan eftersom allt tyder på att Eurovinjett-direktivet kommer att behandlas under det svenska ordförandeskapet i höst. Eurovinjett-direktivet är ett regelverk för tung trafik bland annat med tidsbaserade avgifter, vilka i dagsläget inte får kombineras med avståndsbaserade avgifter (till exempel kilometerskatt). En annan viktig fråga är att införa bränsleskatter och miljöavgifter för flyget vilket skulle ge en konkurrensfördel för järnvägen. Det ska vara billigare att åka tåg än att flyga. Det ska vara billigare att transportera gods med tåg än med lastbil. De stora transportflödena av godstrafik genom Europa bör utföras via ett väl utbyggt transportnät för järnvägstrafik, kombinerat med omlastningscentraler för de sista transporterna till slutdestinationen.

Utöver investeringar i järnvägen behövs en bättre samordning av tågtrafiken över nationsgränserna. Ansträngningarna för att bygga bort tekniska och lagstiftningsrelaterade hinder för den internationella järnvägstrafiken behöver öka. Hinder existerar i och med användandet av exempelvis olika signalsystem och andra tekniker, liksom att regler, certifieringar och dylikt sköts olika i olika länder vilket försvårar den internationella trafiken för såväl passagerare som gods. Förutsättningarna för att bedriva internationell tågtrafik måste förbättras. Det ska vara lätt att boka tågbiljetter. I dagsläget är det en snårskog att boka en tågbiljett som går mellan flera länder i EU.

EU:s strukturfonder och TEN-medel ska gå till klimatsmarta investeringar. Inte en Euro läggs på det som styr åt fel håll i EU:s fonder, investeringsbidrag etc. Alltså ökade anslag till järnvägen, omlastningscentralen och andra åtgärder som kan minska lastbilstrafiken.

Investeringarna i att bygga bort tekniska och lagstiftningsrelaterade hinder för den internationella järnvägstrafiken behöver öka. Hinder existerar i och med användandet av exempelvis olika signalsystem och andra tekniker, liksom att regler, certifieringar och dylikt sköts olika i olika länder vilket försvårar den internationella trafiken för såväl passagerare som gods. De stora transportflödena av godstrafik genom

Europa bör utföras via ett väl utbyggt transportnät för järnvägstrafik, kombinerat med omlastningscentraler för de sista transportererna till slutdestinationen.

Sverige behöver snarast bygga Svealandsbanan och Europabanan för höghastighetståg Stockholm – Köpenhamn och via Fehmarn bält vidare till Hamburg för att få en koppling till kontinenten där järnvägar kan konkurrera med flyg till flera större städer i Europa från hela Sverige söder om Sundsvall. Det är hög tid för stora järnvägsinvesteringar i Sverige, och EU:s TEN-T fonder ska användas i så stor utsträckning som möjligt för att påskynda dessa satsningar. För passagerartrafik bör höghastighetsinfrastrukturen i Europa byggas ut så att tågtransporter kan vara det billigaste och snabbaste transportsättet i total restid mellan Europas storstäder på avstånd upp mot 1000 km.

Det behövs också stora satsningar i kollektivtrafiken. I Europa finns spännande och framgångsrika exempel på det, till exempel Frankrikes satsningar på moderna spårvagnar. Regional och lokal spårtrafik ska vara det enklaste, snabbaste, billigaste och mest använda transportssystemet för arbetspendlare i EU.

SCHWEIZ – ETT POSITIV EXEMPEL

Ökad andel godstransporter per järnväg kan också nås genom att stödja investeringar i omlastningscentraler. Här utgör Schweiz ett intressant exempel då man tröttnat på att bli överkörda av långtradare efter långtradare som bara passerar landet och skapar kostnader i form av vägunderhåll, utsläpp, buller och därför infört rejäla vägavgifter och byggt upp ett system för att transportera lastbilarna på tåg genom landet istället. Resultatet är mycket lovande och något att arbeta för att EU-länderna också genomför²².

I Schweiz har man sedan 1980-talet politiska målsättningar om ett hållbart transportsystem²³. Man har till exempel en målsättning om att halvera antalet lastbilar. En av de viktigaste åtgärderna är kilometerskatt för tunga lastbilar som infördes 2001. Kilometerskatten har resulterat i mer effektiva vägtransporter, allt färre lastbilar går nu med tom last. Samtidigt har andelen godstransporter på järnväg ökat till en andel på 66 procent år 2006, också tack vare stora investeringar i att bygga ut och modernisera järnvägen både för person- och godstransporter.

INGA FLER KLIMATFÖRSTÖRANDE MOTORVÄGAR

Ett enigt trafikutskott i riksdagen har i frågan kring TEN-T i april 2009 samlats kring att *"...transportsystemet måste bli mer miljövänligt och medel satsas på klimatsmarta lösningar, exempelvis stöd för att utveckla effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter eller för att öka järnvägens och sjöfartens andel av godstransporterna²⁴".* Det är viktigt att regeringen tar fasta på dessa formuleringar och aktivt driver denna linje som ordförandeland under hösten 2009. Inte bara för TEN-T, utan för alla EU:s investeringar i transporter. Inte minst är det även viktigt för att skapa ett förtroende gentemot omvärlden inför förhandlingarna i Köpenhamn att visa att EU tar uppgiften att minska sin egen klimatpåverkan på allvar. Det är huvudsakligen nationella mål som styr investeringsbesluten, men EU:s möjlighet att påverka dessa är stor genom att ha tydliga riktlinjer som prioriterar klimatsmarta projekt. Inte en Euro till ska gå till investeringar som leder oss längre bort från lösningarna på klimatfrågan.

²² För mer info <http://www.greens-efa.org/cms/default/dokbin/187/187280.pdf>

²³ CER, *Making Europe's Mobility Sustainable!*, April 2008, s 17-20

²⁴ Trafikutskottets utlåtande 2008/09:TU10, Översyn av politiken för transEuropeiska transportnät (TEN-T)

KILOMETERSKATT FÖR TUNGA LASTBILAR

Kilometerskatten innebär att tunga lastbilar får betala en skatt per körd kilometer. Syftet är att föra över mer gods till järnvägen och sjöfarten, samt effektivisera transportererna. Idag går en stor del av lastbilarna tomma, vilket är både ekonomiskt och klimatmässigt ineffektivt. Ett flertal länder i Europa har redan infört kilometerskatt för tunga lastbilar; Schweiz, Österrike, Tyskland och Tjeckien. Ytterligare länder som planerar att införa kilometerskatt är Slovakien, Frankrike, Slovenien, Nederländerna, Polen och Danmark. I Frankrike kallas den för ekokilometerskatt (écotaxe kilométrique).

Särskilt intressant är att en av våra närmaste grannar planerar för kilometerskatt. Den danska regeringen har presenterat en ny plan för infrastruktur som introducerar lägre avgifter för bilar och ett nytt system för vägavgifter på alla vägar. Den danska regeringens ambition är att reducera koldioxidutsläppen från all trafik. Denna plan kan bli juridiskt tillkännagiven av regeringen i början av år 2010. Tyvärr har den svenska regeringen agerat mot detta i EU genom att motsätta sig att lastbilstrafiken ska "missgynnas".

Idag har länder i EU alltså möjlighet att införa kilometerskatt, men problemet är att det saknas ett gemensamt regelverk och att de länder som är med i Eurovinjettdirektivet försvårar detta.

Just nu pågår en process i EU:s instanser om en revidering av Eurovinjettdirektivet, som bland annat handlar om vägavgifter för tunga fordon²⁵. Processen initierades redan 1999 och har alltså pågått i tio år. Kommissionens förslag går ut på att göra det möjligt att också inkludera externa kostnader i underlaget för vägavgifterna. Kritik har framförts mot att förslaget är alldeles för svagt och att viktiga delar saknas, till exempel inkluderas inte vägtrafikens klimatpåverkan och trafikolyckor i förslaget.

Eurovinjettdirektivet idag saknar helt klimaddimension. I ursprungsförslaget i den pågående revideringen hette det att minskad trängsel skulle minska drivmedelskonsumtionen och därmed indirekt påverka koldioxidutsläppen. Men i Europaparlamentets och Ministerrådets behandling av ärendet sedan dess har dessvärre trängselkomponenten mer eller mindre också försvunnit ur direktivet. Det saknas alltså styrmedel för att åtgärda den del av transportsektorn som har störst klimatpåverkan (se tabell 6 nedan). Trots dessa brister är Eurovinjettdirektivet ett steg i rätt riktning.

Kommissionen föreslog sommaren 2008 att Eurovinjettdirektivet skulle ändras så att det inte hindrar länderna som verkar inom direktivets ram att införa kilometerskatter för lastbilstransporter. Men ett beslut i frågan har hittills förhindrats genom påtryckningar i Ministerrådet från bland annat Sverige. Det är minst sagt underligt att regeringen i EU agerar mot ett klimatarbete de i Sverige säger sig vara för genom att stjälpas ett direktiv som precis var på väg att slutbehandlas i transportministerrådet.

Kilometerskatt är en oundviklig åtgärd i klimatarbetet, vilket också samtliga partier i den svenska klimatberedningen var överens om. Regeringens agerande har försvårat klimatarbetet inom EU. "Principiella" skäl har anförts som att detta inte skall betraktas som avgifter utan som skatter och därmed vara en fråga att hanteras av finansministrarna i stället för av transportministrarna, vilket riskerar att skjuta hela processen på framtiden ytterligare många år. Sverige har också motsatt sig den trängselkomponent i vägavgifterna som bland annat den danska konservativa regeringen vill ha med. Infrastrukturminister Torstensson arbetar i stället för att det undantag som medger tyngre och längre lastbilar i Sverige ska bli norm i hela EU.

När den rödgröna oppositionen pläderar för större anslag till järnvägar kontrar regeringen med att ekonomiska styrmedel är klimateffektivare än investeringar. Men varför ska lastbilstrafiken undantas? Enligt ett TT-telegram (10 mars 2009) avisar finansminister Borg tanken på kilometerskatt, med

²⁵ En vinjett är en avgift för användning av vägnätet under en viss period som ofta avser ett år

hänvisning till lågkonjunkturen. I stället föreslås tunga fordon bli kompenserade för att man ska höja skatten på diesel. Klimatförändringar tar emellertid inte paus bara för att det är lågkonjunktur. I Skåne, där 70 – 80 procent av alla lastbilstransporter vare sig har start eller mål utan bara kör rätt igenom, skulle det vara extra angeläget med ett ekonomiskt styrmedel som bättre fördelar godstransporterna mellan väg, järnväg och sjöfart.

I nedanstående Tabell 6 framgår att vägtrafiken står för 72 procent av transporterens koldioxidutsläpp i EU, och att det samtidigt är det transportslag som inte har några ekonomiska styrmedel på EU-nivå för att begränsa dess klimatpåverkan. Att tillåta länder i EU att införa kilometerskatt för lastbilar via Eurovinjett är nödvändigt, annars kommer vägtrafiken fortsätta att öka på bekostnad av järnvägstrafiken. Miljöpartiet anser även att en kilometerskatt bör införas i Sverige på tunga lastbilstransporter med en geografisk differentiering senast 2012.

Tabell 6. Economic & regulatory EU instruments available to tackle CO2 emissions from different transport modes

Transport slag	Andel av EU:s CO2-utsläpp	Metod för att åtgärda CO2	Marknadsbaserat styrmedel?
Väg	72%	<ul style="list-style-type: none"> - Bindande mål för genomsnittliga CO2-utsläpp från nya ordon - 10% av energin från transporter från förnybara källor 	Nej
Sjöfart	15%	<ul style="list-style-type: none"> - Kommissionen väntas agera om International Maritime Organisation (IMO) misslyckas eller om inget händer i Köpenhamnsmötet i december 2009 - Möjlig ändring av skatteregler som incitament för elanslutning i hamn istället för motordrift 	Möjligen (kommande)
Inre vattenvägar		<ul style="list-style-type: none"> - Varierade skattesatser tillåtna för bränsle till sjöfart på inre vattenvägar 	Ja
Flyg	12%	<ul style="list-style-type: none"> - Inkludering i handelssystemet (ETS) från 2012 - Kommissionen "stödjer" borttagande av legala hinder för att beskatta flygbränsle 	Ja (kommande)
Järnväg	1.6%	<ul style="list-style-type: none"> - Miljöavgifter tillåts genom infrastrukturavgifter i Dir. 2001/14 (artikel 7) - Verksam inkludering i ETS via inköp av elektricitet (80% av all järnvägsdrift går via el) 	Ja

Källa: Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), Eurovignette Directive Revision Position Paper, July 2008

HARMONISERA LASTBILARNAS MAXIMIVIKT

I EU finns en maximigräns att lastbilar inte får väga mer än 44 ton. Men inte i Sverige. Vi har fått ett undantag som tillåter lastbilar med vikt upp till 60 ton. Sveriges tyngre lastbilar gör att järnvägen har svårare att konkurrera med lastbilarna. Ju mer som ryms i varje lastbil, desto billigare blir det att köra. Det i sin tur ökar antalet lastbilar på vägarna och leder till ökad klimatpåverkan. Miljöpartiet anser att detta undantag ska slopas och att den svenska lagstiftningen ska harmoniseras med EU:s på detta område. Regeringen däremot driver linjen att lastbilarnas maxvikt ska tillåtas bli ännu högre, både i Sverige och i EU. Det är en linje som strider helt med Reinfeldts ambition att vara klimatledaren i EU. En höjd maxgräns i hela EU skulle vara förödande för klimatet, järnvägen skulle förlora ytterligare och lastbilarna blir ännu fler.

Inte nog med det, i dagsläget planerar Sverige även för att rusta upp vägarna utifrån en maxvikt för lastbilar på 70 ton. En ytterligare höjning av maxvikten i Sverige skulle försvåra ännu mer för järnvägen att ta över gods från lastbilen. Det riskerar även att leda till att andra länder i EU följer efter, med ännu större klimatpåverkan som följd.

Ett annat skäl utöver klimataspekten att sänka lastbilarnas maximivikt i Sverige är de stora samhällskostnader och trafikproblem som orsakas genom lastbilarnas vägslitage. Enligt Vägverkets sektorsrapport 2003 orsakar en fullastad 60-tons långtradare samma slitage på vägbanan som 75 000 personbilar. Slitaget minskar förhållandevis mycket när fordonens maximivikt minskas. American Highway Association uppskattar att en 38-tons lastbil orsakar samma slitage som 9 600 personbilar.

Det generella svenska undantaget från EU:s maximivikt bör tas bort frånsett transport av skogsråvara fram till förädling. Om den högsta tillåtna vikten sänks från 60 till 44 ton kommer överföringen av gods från lastbil till järnväg och sjöfart att påskyndas samtidigt som vägarna blir bättre och de samhällsekonomiska kostnaderna för underhåll och anläggning av vägar, miljöpåverkan, olyckor och hälsoproblem minskar.

LASTBILSFRIA PERIODER

Ett annat sätt att öka järnvägens relativa konkurrensförmåga och begränsa tillväxten av lastbilstrafiken, är att införa lastbilsfria perioder på vissa vägar och sträckor eller i vissa regioner. Sådana regelverk finns sedan länge i många andra EU-länder. Det ligger också i linje med den Europeiska åkerinäringens strävan att likrikta och harmonisera reglerna för lastbilstrafik i medlemsländerna.

EU-kommissionen utarbetade i slutet av 90-talet ett förslag till ett direktiv "om ett öppet system av harmoniserade regler för trafikbegränsningar för tunga lastfordon som deltar i internationella transporter på bestämda vägar". Förslaget behandlades av rådet i maj 1999 utan att de kunde fatta beslut. Som svar på en skriftlig fråga från en parlamentsledamot skrev dåvarande kommissionären Loyola de Palacio att "Frågan om begränsningar under veckoslut och helgdagar har dock inte lösts ännu. De starka känslorna i frågan i både Rådet och Europaparlamentet har lett till en polarisering." Förslaget till ett direktiv om lastbilsbegränsningar kom upp då Kommissionen gjorde en genomgång av existerande lagförslag och undersökte om de är förenliga med de så kallade Lissabon-målen. De frågeställningar som särskilt undersöktes var om förslagen ledde till ökad konkurrenskraft, om de fastnat i lagstiftningsprocessen och i så fall varför samt om lagförslagen svarar upp mot kraven på konsekvensanalyser. Denna process ledde fram till att Kommissionen år 2005 drog tillbaka förslaget om harmoniserade regler för trafikering. Således finns idag inga EU-regler på detta område. I det tillbakadragna förslaget angavs grunder på vilka medlemsstaterna skulle ha rätt att besluta om trafikbegränsningar. De grunder som angavs var miljö, trafiksäkerhet, sociala faktorer, hög trafiktäthet, bullernivåer eller särskilda miljö- eller väderförhållanden. I direktivet definierades ett tungt lastfordon som ett motorfordon med en bruttovikt på minst 7,5 ton och som används för godstransporter.

Sverige bör ta beslut om att införa dessa begränsningar nationellt:

- Generella begränsningar på hela vägnätet för lastbilar med en totalvikt över 7,5 ton söndag och allmänna helgdagar från 00.00 till 22.00. (Liknande regler finns i Tyskland, Frankrike, Österrike, Italien, Luxemburg, Spanien (Baskien) och Schweiz.)
- Under sommaren utvidgas begränsningen till att omfatta även lördagar 07.00 – 20.00 för ett antal specificerade vägsträckor. (Liknande regler finns i Tyskland, Frankrike och Schweiz)
- Begränsning av transittrafik över 7,5 ton alla dagar 08.00-20.00 under sommarmånaderna.
- Begränsning av trafik med lastbilar över 7,5 ton på Öresundsbron vardagar 08.00-20.00

SKATT PÅ FLYGBRÄNSLE

I dagsläget är flygbränslet helt befriat från koldioxidskatt och energiskatt. Det är orimligt med tanke på att flyget är mycket energikrävande och dessutom har en dubbel klimatpåverkan genom att utsläppen sker på hög höjd. Bara i Sverige uppgår denna skattebefrielse för flyget en subvention på cirka fem miljarder kronor per år. Skattebefrielsen gör flygtrafiken till en gökunge som får växa utan begränsningar och slipper möta samma priser som andra branscher. Det är naturligtvis orimligt att tågforetag som förbrukar miljömärkt el beläggs med energiskatter som flygbolag som förbrukar fossila bränslen slipper.

En beskattning av flygbränslet är betydligt mer effektivt för att minska flygets klimatpåverkan än en inkludering i EU:s handelssystem med utsläppsrätter. Förslaget om att föra in flygtrafiken i utsläppshandeln är extremt fördelaktigt för luftfarten, eftersom nuvarande priser på utsläppsrätter är alldeles för låga för att ge någon större styrande effekt på luftfarten. Det troliga scenariot är därför snarare att flyget fortsätter att expandera men köper upp utsläppsrätter från konkurrensutsatt industri. Även om flyget inkluderas i utsläppshandeln – så länge inte detta sker i en egen bubbla – krävs därför nationella beskattningar, baserad på förbrukningen av flygbränsle.

Miljöpartiet anser att EU ska vara pådrivande för att en beskattning av flygbränsle internationellt och inom EU, både i FN:s klimatförhandlingar och i andra relevanta sammanhang. Det kräver att ICAO (International Civil Aviation Organization) omförhandlar den konvention som kräver att de avtalsslutande parterna levererar skattebefriat bränsle. Sverige ska också vara pådrivande för att EU på egen hand inför en skatt på flygbränsle.

Den 18 maj 2005 besökte Environmental Audit Committee från brittiska parlamentet trafikutskottet och föreslog ett bilateralt avtal för en beskattning av flygbränslet mellan Sverige och Storbritannien. Det finns alltså andra länder som vill gå före för att begränsa flygets klimatpåverkan. Den svenska regeringen bör snarast kontakta Storbritannien i syfte att upprätta ett bilateralt avtal för en beskattning av flygbränsle. Ytterligare bilaterala avtal med andra länder bör successivt utformas, samtidigt som Sverige verkar för en beskattning av flygbränsle på EU-nivå. Det vore också ett sätt att vara ett föredöme och driva på i EU.

FLYGET IN I KYOTOAVTALET

I de internationella klimatförhandlingarna ingår inte internationella bunkeroljor som utgör bränsle både för flyg och för sjöfart. Det är katastrofalt att flyget, som är ett av de transportmedel med störst klimatpåverkan och som dessutom ökar mest, helt saknar åtaganden genom Kyotoavtalet. Sverige ska i EU vara pådrivande för att flyget förs in i de kommande åtagandeperioderna av Kyotoavtalet senast i Köpenhamn 2009.

VAD DEN SVENSKA REGERINGEN HAR GJORT

- Drivit på för längre och tyngre lastbilar i EU och i Sverige
- Satt käpparna i hjulet för andra länder som vill införa kilometerskatt (Danmark)
- Ökat flygtrafiken genom OpenSkies-avtalet
- Ökat finansieringen av nya motorvägar via TEN-T i Sverige, till nackdel för järnvägen och klimatet, samt varit passiva i att ställa krav på klimatsmarta investeringar
- Flyget in i utsläppshandeln – varken klimatsmart eller företagsvänligt
- Drivit på för generösa regler för bensinslukande bilar

MILJÖPARTIETS FÖRSLAG FÖR ETT KLIMATSMART EU

FRÅGOR ATT DRIVA I EU, GENERELLT OCH UNDER DET SVENSKA ORDFÖRANDESKAPET

- Gemensamt regelverk för kilometerskatt på lastbilstransporter
- Skatt på flygbränsle; internationellt, europeiskt och bilateralt
- Flyget ska in i Kyotoavtalet
- Bygg järnvägar istället för motorvägar. EU-budgeten ska stödja klimatomställningen.
- EU-harmonisera regler om lastbilars längd och vikt
- Attraktiva personresor med järnväg, t ex samordnat biljettsystem
- Ställ hårdare och bindande krav på bilars koldioxidutsläpp
- Förbjud subventioner av fossila bränslen
- Inför gemensamma minimiskatter på koldioxid

SVERIGE BÖR GÅ FÖRE

- Sverige bör införa kilometerskatt för tunga lastbilar med geografisk differentiering senast 2012 (vilket flera andra Europeiska länder redan gjort)
- Ett regelverk för begränsning av lastbilstrafik i tid och rum
- Satsa på höghastighetståg för att skapa klimatsmarta alternativ till flyget
- Inför klimatskatt på flyget
- Ta bort subventioner för fossildrivna transporter
- Inga fler motorvägar
- Ingen utbyggnad av flygplatser

ORDLISTA

EEA – European Environmental Agency

EIB – Europeiska Investeringsbanken

Kilometerskatt – en kilometerbaserad skatt på lastbilar som redan införts i ett flertal länder i EU med syfte att begränsa lastbilstrafiken

EU-10 - Den grupp på 10 länder som blev EU-medlemmar år 2004

EU-15 – De 15 ”gamla” EU-länderna (d.v.s. exklusive den grupp länder som tillkom år 2004)

EU-27 – Dagens EU-länder, inklusive Rumänien och Bulgarien (som tillkom år 2007)

Eurovinjettdirektivet – ett regelverk för tung trafik bl a med tidsbaserade avgifter, vilka i dagsläget inte får kombineras med avståndsbaserade avgifter (t ex kilometerskatt)

FoEE –Friends of the Earth Europe

CER – Community of European Railway and Infrastructure Companies