



Foto: Olof Jernsten / WWF

VÄRLDSNATURFONDEN WWF FÖRESLÅR 37 KLIMATÅTGÄRDER FÖR REGERINGEN

”Inrätta det nya styrmedlet Landsbygdsavtal för att såväl hushåll som företag i hela Sverige ska kunna delta i klimatomställningen och för att omställningen ska bli rättvis.”

1 Landsbygdsavtal - Hela landets klimatomställning

1 Inrätta det nya styrmedlet Landsbygdsavtal för att såväl hushåll som företag i hela Sverige ska kunna delta i klimatomställningen och för att omställningen ska bli rättvis. Landsbygdsavtal innebär kontrakt mellan staten, landsbygdskommuner, regioner och privata aktörer för att skapa bättre alternativ till bilen och minska transportbehovet på landsbygden. Landsbygdsavtal kan bl.a. innebära satsningar på kollektivtrafik i glesbygd, grannskapskontor, förstärkt digital tillgänglighet, bibehållen eller förbättrad lokal service, bättre förutsättningar för elcykelpendling och smarta mobilitetslösningar inklusive anropsstyrd kollektivtrafik. Möjliggör att fristående cykelvägar anläggs med statliga medel och att de kan klassas som allmän väg. Landsbygdsavtal skulle minska känsligheten och sårbarheten för höga drivmedelspriser men kompletterande styrmedel som kompenserar verkligt bilberoende landsbygdsbor för ökade drivmedelskostnader när utsläppen måste ner kan behövas (*se förslag 28*). Landsbygdsavtal skulle komplettera dagens stadsmiljöavtal som har städer i fokus. Regeringen bör också göra det enklare för små kommuner att söka stadsmiljöavtal och underlätta för projekt över kommungränser.

Gröna tillväxtpaket för städer - avtal mellan stat, region, kommun(er) och privata aktörer om stadsutveckling och transporter

”Avsätt budgetmedel för att nå avtal mellan stat, region, kommun(er) och privata aktörer.”

2 Tillsätt en förhandlingsorganisation och avsätt budgetmedel (minst 5 miljarder kronor/år under minst 10 år) för att nå avtal mellan stat, region, kommun(er) och privata aktörer om stärkt kollektivtrafik, logistiklösningar, mobilitetstjänster, cykelsatsningar, stadsplanering och åtgärder för att dämpa biltrafiken med syftet att nå grön tillväxt, kommunala mål för attraktiva städer och att bidra till klimatmålen. Vid sidan av direkta vinster för klimat, miljö och hälsa minskar avtalen samhällets beroende av fossila bränslen och känslighet för höga energipriser genom att de minskar det totala transportarbetet och bilberoendet i städerna. Riktade åtgärder för att minska biltrafiken i städer, där alternativen till bilen är fler jämfört med i glesbygd, bidrar till en socialt hållbar omställning av transportsystemet.



Foto: Ove Norström / Shutterstock

”Sänk bashastigheten i tätort till 30 km/h och sänk hastighetsgränserna generellt.”

Mer attraktiva, gröna och trygga stads- och livsmiljöer

”Inför ett färdmedelsneutralt reseavdrag för att inte subventionera bilism framför mer klimatsmarta alternativ.”

3 Sänk bashastigheten i tätort till 30 km/h och sänk hastighetsgränserna generellt med undantag för inom särskilt utpekade glesbygdslän. Sänkt bashastighet i tätort skapar en tryggare livsmiljö, inte minst för barn, och möjliggör att yta kan omfördelas från gaturum till yta för boende, handel, grönska och rekreation. Mer grönska i våra städer motverkar höga temperaturer som medför negativa konsekvenser för liv och hälsa.

4 Se över parkeringslagstiftningen så att kommuner kan använda parkeringspolicy som ett kraftfullt medel för att påverka val av färdmedel och trafikflöden för att skapa mer attraktiva stadsmiljöer och nå kommunala målsättningar om minskad biltrafik. Idag finns mer yta för parkering än för bostäder i Sverige.

5 Möjliggör statlig medfinansiering av kommunala och regionala s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder, dvs. åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt och hur det befintliga transportsystemet används (genom t.ex. kollektivtrafikkörfält, avdelning av körfält till gc-bana eller trafikljusprioritet för vissa trafikantgrupper).

6 Inför ett färdmedelsneutralt reseavdrag för att inte subventionera bilism framför mer klimatsmarta alternativ. Reseavdraget bör bygga på enkelhet och principer som gör att det också kommer till rätta med det omfattande fusket i dagens system. Skatteverket uppskattar att över hälften av de yrkade reseavdragen idag innehåller fel och att det totala skattefelet uppgår till 1,75 miljarder kronor per år (SOU 2019:36). När regeringen nu vill skattebefria förmånen att få ladda sin elbil gratis på jobbet bör den samtidigt skattebefria kollektivtrafikkort och förmånscykel till anställda för att inte gynna bilen framför andra färdmedel.

7 Inför en juridisk definition av vad som utgör en bilpool enligt 2020 års statliga Bilpoolsutredning. Därutöver anser WWF likt utredningen att kommunerna ska ges möjlighet att främja bilpoolstjänster på kommunal mark genom att kunna reservera särskilda parkeringsplatser för ändamålet. Det kräver en ändring av trafikförordningen (1998:1276). Det finns uppskattningar som pekar på att personbilar står stilla uppemot 95 procent av tiden. Utredningen har pekat på att om detta genomförs skulle den sammanlagda bilanvändningen minska och som följd av det väntas utsläppen av koldioxid och luftföroreningar minska.

8 Skriv in i Trafikverkets instruktion att myndigheten ska verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar.

”Svenskarnas och offentliga sektorns flygande måste minska i absoluta tal och klimatpåverkan från varje flygning minimeras.”



Foto: Thierry Weber / Shutterstock

Minska flygets klimatpåverkan

- 9** Svenskarnas och offentliga sektorns flygande måste minska i absoluta tal och klimatpåverkan från varje flygning minimeras. Flyglinjer som inte kan ersättas av tåg eller elektrifieras bör använda hållbart producerade biodrivmedel eller elektrobränslen.
- 10** Satsa på att utveckla flygledning som minskar flygets höghöjdseffekt på klimatet genom att undvika att flyga genom luftområden med övermättad is. Ett mindre antal flygningar beräknas svara för en hög andel av flygets höghöjdseffekt på grund av att de passerar genom sådana områden där kondensstrimmor ger upphov till moln. Ofta kan luftområden med övermättad is undvikas genom ändrad flyghöjd.

”Inför ett tvådelat ersättningssystem till kommun respektive närboende och bygd för ny vindkraft.”



Foto: Ole Jennersten / WWF

Modernisera energisystemet och påskynda elektrifieringen

- 11** Ställ inte energieffektivisering samt utbyggnad av sol- och vindkraft mot kärnkraft. Utan en snabb expansion fram till 2030 av vindkraft, som producerar billig el när vindförutsättningarna är goda, kommer de stora industrisatsningarna i norr som bygger på elektrolys och vätgas inte bli av. Planera och förbered anslutning av den tillkommande elproduktionen till stamnätet
- 12** Inför ett tvådelat ersättningssystem till kommun respektive närboende och bygd för ny vindkraft i syfte att öka acceptansen och påskynda utbyggnaden. Dagens fastighetsskatt på vindkraft bör tillfalla kommunen och närboende i stället för staten. Lagstifta om hur vindkraftsföretagen ska bidra till lokal utveckling genom s.k. bygdepeng och till vinstdelning med närboende (exempelvis lägre elpriser för

basbehovet av el och/eller förmånliga villkor för delägarskap i vindkraftverk). Vindkraftsföretagen skulle således bidra ekonomiskt till berörd kommun, bygd och närboende i stället för till statskassa (på samma totala nivå som idag). Ge också Energimyndigheten i uppdrag att ta fram och tillgängliggöra saklig information om vindkraft ur ett närboendeperspektiv.

”Utred en tids-differentierad elskatt och se över relevanta regelverk för att styra konsumtion av el.”

13 Utred en tidsdifferentierad elskatt och se över relevanta regelverk för att styra konsumtion av el till tidpunkter på dygnet när efterfrågan är låg. Ge Energimarknadsinspektionen och Svenska kraftnät i uppdrag att utveckla flexibilitetsmarknader. Verka för att EU inför krav på biltillverkare så att elbilsbatterier och laddstationer stödjer flexibilitetstjänster. Dämpad toppbelastning och ökad kapacitet för energilagring innebär att elnät och elproduktion inte behöver byggas ut i lika stor omfattning som annars för att klara av elektrifieringen och minskar sårbarheten.

14 Utveckla kraftvärmens möjligheter att producera mer el vintertid. Fjärrvärmeproducenter som utvinnet solvärme sommartid och lagrar värmen i säsongslager för användning vintertid i fjärrvärmenäten kan maximera elproduktionen vintertid eftersom de inte behöver producera lika mycket värme med sina pannor. Gör det också enklare och förmånligt för fjärrvärmeproducenter att tillvarata industriell spillvärme i samma syfte. Tillsätt en utredning med direktiv att kartlägga hinder och möjligheter samt att föreslå hur förutsättningarna för kraftvärmens elproduktion kan förbättras.

15 Bygg ut laddinfrastrukturen. För privatpersoner: Myndigheterna bedömer att laddning vid hemmet är en avgörande faktor för att påskynda elektrifieringen. För att snabba på den krävs att det finns tillräckliga budgetmedel för utbyggnaden av laddinfrastruktur. Därutöver bör regeringen besluta om ”rätt att ladda” för boende i flerbostadshus och samfälligheter där reglerna idag gör att boende inte får installera laddinfrastruktur vid parkeringsplatser om inte föreningen/samfälligheten godkänner det. För transportstråk, lätta och tunga transporter samt för arbetsmaskiner: säkerställ att det finns adekvat kapacitet av snabbaddare längs de stora vägarna och att de vita fläckarna där laddstationer saknas försvinner. Stöd utbyggnad av destinationsladdning för godstransporter.

”Skapa möjlighet för kommuner att besluta om områden där enbart tunga fordon som är elektrifierade får köra.”

16 Skapa möjlighet för kommuner att besluta om områden där enbart tunga fordon som är elektrifierade får köra (miljözon 3 för elektrifierade tunga fordon). Införandet av sådana zoner skulle påskynda marknadsintroduktion och teknikutveckling av elektrifierade lastbilar och bussar. Elektrifieringen av tunga fordon går inte alls lika snabbt som den av lätta fordon. Sverige har världsledande producenter av tunga fordon som skulle kunna dra fördel av åtgärden och sprida klimatnyttan globalt. EU-kommissionen har föreslagit reglering som skulle innebära att flertalet nya tunga lastbilar måste gå på fossolfria drivmedel från 2040.

17 Satsa på energieffektivisering inom industrin, t.ex. genom att införa program för energieffektivisering och styrmedel för finansiering av åtgärder med lång återbetalningstid. Det är bra att regeringen beslutat om ett stöd för energieffektiviseringsåtgärder i småhus men åtgärder och ett stöd för energieffektivisering behövs i hög grad även för flerbostadshus.

”Det kommer att behövas tekniker för negativa utsläpp av växthusgaser (exempelvis bio-CCS) för att klara 1,5-gradersmålet.”

18

Skapa incitament för negativa utsläpp av växthusgaser

Det kommer att behövas tekniker för negativa utsläpp av växthusgaser (exempelvis bio-CCS) för att klara 1,5-gradersmålet och regeringen bör verka för att skapa incitament för sådana på nationell nivå och inom EU. Tekniker för negativa utsläpp behövs för att kompensera för utsläpp som är mycket svåra att bli av med, t.ex. metan- och lustgasutsläpp från livsmedelsproduktion, och för att nå netto-negativa utsläpp på lite sikt. Det är dock helt avgörande att negativa utsläpp inte används för att minska omställningstrycket på industri/energisektor/transporter som måste nå nollutsläpp om EU och Sverige ska kunna leverera enligt Parisavtalet. Detta innebär att framtida negativa-utsläppskrediter inte bör få användas inom EUs system för handel med utsläppsrätter eftersom det skulle möjliggöra fortsatta utsläpp från industri och energisektor.



Foto: Ola Jernersten / WWF

Minska utsläppen i svensk markanvändning

19

Utred omvända auktioner som verktyg för att värna om kolet i skog och mark och ge det ett ekonomiskt värde. Helt centralt är att dessa auktioner endast omfattar åtgärder som går hand i hand med biologisk mångfald och sociala värden. Ersättning ska därför inte kunna utgå för åtgärder som intensifierar jord- och skogsbruk och skadar ekosystem, såsom gödsling, plantering av främmande trädslag med mera.

”Fortsätt satsningarna på återvätning av dikade torrmarker.”

20

Fortsätt satsningarna på återvätning av dikade torrmarker. Följ upp genomförda återvättningsinsatser vad gäller effekt på växthusgasbalans, biologisk mångfald, andra värden och kostnadseffektivitet för att dra lärdomar, vidareutveckla metoder och öka precisionen. Öka anslagen till berörda myndigheter så att de har resurser att informera potentiella projektägare om vad återvätning innebär och vilket stöd som finns att söka. Inkludera även restaurering av våtmarker i förslag på omvända auktioner (se ovan).

21

Öka väsentligt skydd och restaurering av skogsmark med höga naturvärden för att, i linje med det nya globala ramverket för biologisk mångfald, nå målen att till 2030 skydda 30 procent av naturen i ekologiskt representativa och väl sammanhängande system av skyddade områden, restaurera 30 procent av skadad natur samt säkra

hållbart nyttjande inom alla områden. Bevarandet av biologisk mångfald måste prioriteras vid val av områden att skydda och restaurera, men åtgärden förväntas även medföra klimatvinster.

”Genomför ett kvävekliv, dvs. en flerårig satsning för att minska klimatpåverkan från jordbrukets kväveutsläpp.”

22 Genomför ett kvävekliv, dvs. en flerårig satsning för att minska klimatpåverkan från jordbrukets kväveutsläpp.

Satsningen bör innehålla flera olika delar:

A) Direkt stöd till lantbrukare, livsmedelsföretag och avlopps- och avfallsorganisationer som genomför åtgärder vilka minskar utsläppen av ammoniak och växthusgaser och som ökar effektivitet och hushållning

B) En satsning på innovation- och teknikutveckling som ökar kväve-effektiviteten längs med hela kedjan från produktion av insatsvaror som gödselmedel, hushållning och minimerat läckage från primärproduktion samt ökad cirkularitet och minskat svinn vid förädling och avfallshantering

C) En satsning på att utveckla ekonomisk styrning som möjliggör premiering av lantbrukare och aktörer som har lågt kväveavtryck.

Lägg grunden för en fossilfri industri och infrastruktur

23 Lagstifta om ett förbud mot användning av fossila bränslen inom industrin i Sverige från 2030.

”Utöka Industriklivet och andra statliga satsningar för att stödja industrins klimatomställning.”

24 Utöka Industriklivet och andra statliga satsningar för att stödja industrins klimatomställning och uttala målsättningen att eliminera processutsläppen från svensk industrin före 2035. Undersök om ett svenskt eller EU-gemensamt Carbon Contracts for Difference (CCfD) kan vara ett verktyg för att stimulera stora gröna industriinvesteringar. CCfD innebär förenklat att staten eller EU garanterar en investerare ett överenskommet pris för utsläppsminskningar så att investeringen inte kollapsar om priset på utsläppsrätter skulle bli mycket lägre än beräknat.

25 Ge Trafikverket och andra relevanta myndigheter i uppdrag att upphandla fossilfri cement, fossilfritt stål och elektrifierade arbetsmaskiner för att säkerställa efterfrågan för de företag som nu ska investera i klimatomställningen. Skapa en upphandlingshubb som genom samverkan underlättar för statliga och kommunala aktörer att upphandla fossilfria material och elektrifierade arbetsmaskiner.

”Korta tillståndsprocesserna för industriinvesteringar, elnät och elproduktion.”

26 Korta tillståndsprocesserna för industriinvesteringar, elnät och elproduktion genom att öka resurserna till prövningsmyndigheterna. Det finns en stor potential att öka takten i klimatomställning, utan att försvaga miljöprövningen, genom att tillföra prövningsmyndigheterna resurser öronmärkta för ändamålet. Åtgärden skulle också vara mycket lönsam ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

”Undvik att boende på landsbygden får orimliga transportkostnader.”

Tag bort alla fossilbränslesubventioner

27 Tag bort alla fossilbränslesubventioner, t.ex. de som finns i form av skattenedsättningar för kraftvärmeproduktion och inom transportsektorn.

28 Undvik att boende på landsbygden får orimliga transportkostnader genom att ersätta dagens drivmedelsbeskattning för lätta och tunga fordon med en avståndsbaserad vägskatt som är differentierad mellan stad och landsbygd samt även differentierad utifrån fordonets miljö- och klimatpåverkan. Det ska vara möjligt att leva i hela landet och förutsättningarna för kollektivtrafik skiljer sig kraftigt åt mellan stad och landsbygd. Det vore lämpligt att börja med att införa differentierad vägskatt för lastbilar, bl.a. eftersom en rättvis beskattning mellan svenska och utländska åkerier förväntas ge positiva effekter på förnyelsen av lastbilsbeståndet och därigenom minskad miljöpåverkan. Den skattebas som dagens drivmedelsbeskattning utgör kommer att behöva ersättas givet elektrifieringen av fordonsparken och att transportinfrastruktur och trafikens externa kostnader även fortsättningsvis behöver finansieras.

29 Ta bort nedsättningen av dieselskatten inom jordbruket och inför i stället ett jordbruksavdrag, som inte baseras på fossilbränsleanvändning, med en stark miljö- och klimatstyrande komponent.



Foto: Ground Picture / Shutterstock

”Sänk momsen på grönsaker för att göra det lättare för konsumenter.”

Konsumtion, matsvinn och offentliga måltider

30 Sänk momsen på grönsaker för att göra det lättare för konsumenter att i ökad utsträckning välja nyttig och klimatsmart mat.

31 Utred om sänkt moms på mat som är nära sista förbrukningsdag, eller annat ekonomiskt incitament, kan användas för att minska matsvinnet i linje med Agenda 2030-målet om halverat matsvinn till 2030.

32 Skapa ekonomiska incitament för företag att skänka mat som annars skulle ha kastats till välgörande ändamål, t.ex. genom skatteavdrag.

33 Ge uppdrag och tilldela medel till lämplig myndighet att upphandla en klimatdatabas för livsmedel som möjliggör att fler kommuner, inte minst mindre och medelstora kommuner, får tillgång till bra underlag vid upphandling av offentliga måltider.

Verka för svenska och europeiska klimatmål i linje med 1,5-gradersmålet

”Besluta om de konsumtionsbaserade utsläppsmål som samtliga åtta riksdagspartier ställt sig bakom.”

34 Besluta om de konsumtionsbaserade utsläppsmål som samtliga åtta riksdagspartier ställt sig bakom i Miljömålsberedningen våren 2022 och anta en konkret handlingsplan för hur de konsumtionsbaserade utsläppen ska minskas. Inför en svensk koldioxidbudget kompatibel med Parisavtalet.

35 Utvecklingsländerna behöver klimatinvesteringar från länder som Sverige för att åstadkomma utsläppsminskningar och för att anpassa sig till klimatförändringarna. Klimatinvesteringar utomlands kan dock inte likställas med eller ersätta behovet av utsläppsminskningar i Sverige och bör därför inte räknas av mot våra svenska klimatmål. Klimatinvesteringar utomlands bör i stället betraktas som resultatbaserad klimatfinansiering och ett sätt för Sverige att bidra till sin skyldighet att finansiera klimatåtgärder i utvecklingsländer under Parisavtalet. Projekt som Sverige investerar i måste vara miljömässigt och socialt hållbara vid sidan av att de ska åstadkomma verkliga utsläppsminskningar.

”Driv på för att EU beslutar om klimatmål bortom 2030 i linje med 1,5-gradersmålet.”

36 Driv på för att EU beslutar om klimatmål bortom 2030 i linje med 1,5-gradersmålet och en rättvis global fördelning av kvarvarande utsläppsutrymme. WWF menar att EU bör nå nettonollutsläpp senast 2040.

37 Säkerställ att genomförandet av EU-rättsakterna i Green Deal blir ambitiöst så att EU kan överprestera på sina nuvarande klimatmål. Utsläppen från europeisk industri och energisektor som omfattas av utsläppshandelssystemet EU ETS behöver upphöra i god tid före 2039, vilket är året när dessa sektorer ska nå nollutsläpp enligt nu gällande beslut.

