

Miljödepartementet 6 februari 2009
Andreas Carlgren, Miljöminister

Vägval från fossilt till förnybart

Fokus läggs vid att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet, bryta fossilberoendet och minska klimatpåverkan.

Sedan alliansregeringen tillträdde i oktober 2006 har klimatutmaningen haft högsta prioritet. Regeringen har flyttat fram positionerna i klimatpolitiken både nationellt, i EU och internationellt. Utsläppsstatistiken visar också att det är ytterst få år tidigare som utsläppen minskat mer än de gjort under alliansregeringen.

Klimatutmaningen är global och kräver ett globalt svar. Regeringen har hela tiden varit inriktad på att Sverige ska utöva ett internationellt ledarskap för de förändringar som behövs för klimatet. Sverige var därför drivande för att EU skulle besluta om det högsta målet som någon ländergrupp i världen satt upp. Regeringen bekräftar nu ambitionen nationellt.

Överenskommelsen innebär att Sverige långsiktigt siktar på att ha lägsta utsläpp per person bland industrialiserade länder. Utsläppen av växthusgaser ska minska med 40 procent till 2020 jämfört med 1990 års nivå. År 2050 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Bägge dessa mål är unikt ambitiösa i Europa.

Klimatutmaningen görs därmed till utgångspunkt för en omställning av samhället från fossil energi till förnybart. Den svenska energipolitiken ska bygga på ekologisk hållbarhet, konkurrenskraft och försörjningstrygghet. Fokus läggs vid att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet, bryta fossilberoendet och minska klimatpåverkan.

Med alliansregeringens överenskommelse vidareutvecklas de gröna elcertifikaten. Certifikaten gör satsningar på vindkraft och andra förnybara energikällor fördelaktiga att investera i. År 2020 ska hälften av svenska energin vara förnybar. Vindkraftsprövningen förenklas, bland annat genom att den så kallade dubbelprövningen avskaffas. En ny högre planeringsram för vindkraften fastställs. Ett femårigt program för effektivare energianvändning genomförs. Programmet tillförs 300 miljoner kronor årligen, utöver dagens anslag.

Strategierna för att nå klimatmålet presenteras i den kommande klimat- och energipropositionen i mars. Regeringen kommer då att presentera förslag om utvecklade ekonomiska styrmedel, bland annat höjd koldioxidskatt. Ett huvudområde för insatser är transportsektorn. År 2030 bör Sverige ha en fossiloberoende fordonspark. Svensk industri ska vara världsledande i omställningen, bland annat genom utveckling av hybridfordon, elbilar och biodrivmedel. Andra viktiga områden är förnybar energi och energieffektivisering.

Världens klimatproblem kommer inte att lösas inom snävt nationella gränser. Inte heller enbart i den rika delen av världen, även om det är industrialiserade länder som måste ta ledningen på det sätt som Sverige nu visar. Att mobilisera investeringar till grön teknik i utvecklingsländer och säkerställa den tekniköverföringen kommer att vara avgörande för att nå

en global klimatöverenskommelse. Huvuddelen av insatserna för klimatet kommer att göras i Sverige, men i det nationella klimatmålet räknas även insatser för gröna investeringar i utvecklingsländer eller åtgärder i andra EU-länder in.

När Sverige som ordförande leder EU i slutförhandlingarna om ett nytt globalt klimatavtal i Köpenhamn i december gör vi det med ett ambitiöst nationellt klimatmål bakom oss.

Alliansregeringen har med överenskommelsen presenterat en konkret väg ut ur beroendet av fossil energi. Vi blir internationellt ledande när det gäller att skapa ett klimatanpassat samhälle. Jag hoppas på en bred uppslutning i riksdagen kring klimatmålet och de insatser som krävs för att nå det.

Andreas Carlgren (c) miljöminister

Toni kommentar:

Det är dynamit för bussbranschen i synnerhet. Det vad Anders Carlgren skriver innebär att alla bussar skall köras på icke fossila bränslen och därmed är Etanol och Biogas bussar en gång för alla borta. Det blir först en övergång till hybrid bussar för att därefter ersättas av bränslecell/vätgas drivna bussar.

Därmed har Sverige anpassat sig till vad EU beslöt för några år sedan som man struntade i vårt kära Sverige då vi var inne på industrihistoriens största irrväg.

Nu skall vi ut ur irrgången och tillbaks till verkligheten.

1 snart 10 år har jag i detta Nyhetsbrev skrivit om hur fel det är med Etanol och Biogasen, det är otaliga forskare vars varningar och kortfattade rapporter jag har publicerat, det är inte minst Olof Tegström som varit med och hjälpt mig med kunskap och teknik. Det har varit ett hundratal engagerade personer som i ett tidigt skede insåg att det måste vara fel att kalhugga regnskogen i Amazonas samtidigt som barnen samlar pengar i skolorna för att rädda samma regnskog (vart har dessa pengar tagit vägen) att utvinna etanolen i miljökvaddande fabriker för att köra etanolen över halva jordklotet med fartyg som kör på svavel rik svart olja till Göteborg för att köra med diesel lok draget tåg till Örnsköldsvik för att tappas av och köras ut till Stockholm, Göteborg, Malmö för att nämna några städer och där fylla tankarna i bussar som spyr ut avgaser som är farliga för alla men mest för barnen.

För en normalbegåvad person verka det vara konstigt (?) för våra branschorganisationer med 2 stolpskott till VD:ar helt naturlig och en rad korkade bussägare som går på propagandan och investera i Etanol och Biogas bussar. Och det är dessa personer som har mandat att föra bussbranschens talan, en och annan medlem som röstar fram dessa personer borde fundera vad dom ställt till med. Och Volvo samt Scania ledningen borde skämmas extra mycket, dom är som prostituerade, bara man får

bidrag gör man vad som helst, även medverka till att förgifta våra barn i städerna.

Nu kommer dock det allvarliga jag beskrivit sedan flera år, hur skall man fasa ut gamla hederliga bussar mot ny hybrid och vätgas bussar? BR som är en förening utan styrning och med Anna Grönlund som VD är man förlorat för hur skall man begära av en person som inte förstår någonting hur man tillsammans med staten måste bygga ett system med pengar för den dag då man kan börja köpa bussar finansiera dessa samt hur man skall värdera bussarna som skall bort? För dom måste ju till skroten och inte skickas någon annanstans för då har man ju faktisk inte bidragit med att minska utsläppen.

Branschen står inför jättelika frågor och med ett blindstyre - som man bara kan sammanfatta med - bevara oss för fienden men hur göra när den finns mitt bland oss?