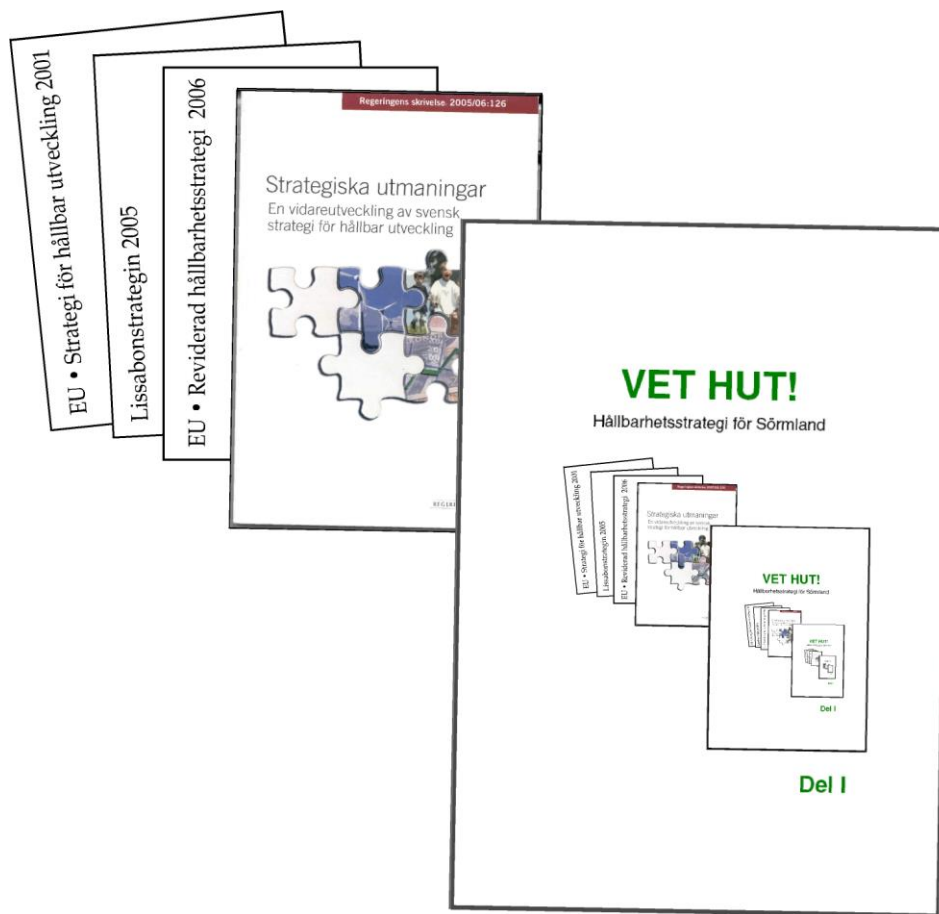


VET HUT!

Referenslitteratur



Del II

Innehåll

INLEDNING	4
REFERENSER.....	5
REFERENSLITTERATUR.....	7
EU:S FÖRNYADE STRATEGI FÖR HÅLLBAR UTVECKLING, 10917/06	7
INDIKATORER FRÅN DEN NATIONELLA STRATEGIN	29
EXEMPEL PÅ PRINCIPER VID SAMHÄLLSPLANERING	32
<i>Strategier för hållbara infrasystem (FMS)</i>	<i>32</i>
<i>Mobility management</i>	<i>32</i>
<i>Energiprinciper för kraftinfrastruktur</i>	<i>33</i>
<i>Handbok i bilsnål Samhällsplanering Lund 2006.....</i>	<i>33</i>
STRATEGI FÖR MINSKAT TRANSPORTBEROENDE - MILJÖVÅRDSBEREDNINGENS PROMEMORIA 2006:2 KAP 5 REKOMMENDATIONER.....	37
MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET – OM ÖVERSYN AV STRATEGIN FÖR EN HÅLLBAR UTVECKLING 2005-12-13	52

Inledning

Detta är del II av Hållbarhetsstrategi för Regionförbundet Sörmland. Den består av referenslista samt en del utvald referenslitteratur.

Ytterligare referenser presenteras i avsnitt ”Meddelande från kommissionen till Rådet och europaparlamentet – om översyn av strategin för en hållbar utveckling 2005-12-13”

Referenser

- Decoupling - Past trends and prospects for the future (Miljövårdsberedningen, skriftserie 2002:2).
- Decoupling - past trends and prospects for the future, Christian Azar et. Al (2002).
- En nationell strategi för regional konkurrenskraft och sysselsättning 2007–2013 (Näringsdepartementet 2006)
- En politik för tillväxt och livskraft i hela landet. (Regeringens proposition 2001/02:4)
- En svensk strategi för hållbar utveckling (Regeringens skrivelse 2003/04:129)
- Environmental Governance in Global perspective - new Approaches to Ecological and Political Modernisation, Jänicke, M., Jacob, K, FFU Report 01-2006, Berlin, Germany.
- EU och Lissabonstrategin ur ett regionalt ”bottom-up” - perspektiv. Rapport från rapportörerna för hållbar utveckling.
- EU:s förnyade strategi för hållbar utveckling (10917/06)
- Förbundsordning för regionförbundet Sörmland (2002-10-09).
- Förordning om regionalt utvecklingsarbete (1998:1634)
- Forskning för hållbar utveckling (Miljövårdsberedningens promemoria 2004:1)
- Growth versus the environment – is there a trade off? (Per Kågeson (1997).
- Hållbar utveckling - trendbegrepp eller uttryck för ny diskurs? Rapport från rapportörerna för hållbar utveckling (Region Sörmland 2006)
- Hållbar utveckling underifrån? : lokala politiska processer och etiska vägval (Jan Olsson 2005)
- Handlingsprogrammet Agenda 21, Rio (1992).
- Lag om samverkansorgan i länen. (2002:34)
- Långtidsutredningen 1999/2000
- Managing sustainable development. (Carley, Michael och Christie, Ian 2000)
- Meddelande från kommissionen till rådet och europaparlamentet –om översyn av strategin för en hållbar utveckling (KOM 2005, 658)
- Nationell strategi för hållbar utveckling (Regeringens skrivelse 2001/02:172)
- Neoclassical Economics and Principles of Sustainable Development (Goodland,

Robert och George Ledec 1987)

Regionala aktörers tankar om hållbar utveckling (Anna-Carin Puskas Nordin, Peter Söderbaum 2004).

Resilience and Sustainable Development: Building adaptive capacity in a world of transformations (Miljövårdsberedningen, skriftserie 2002:1).

Strategi för minskat transportberoende (Miljövårdsberedningen 2006:2)

Strategier för hållbara infrasystem (Jonsson, Daniel; Gullberg, Anders; Jungmar, Marie; Kaijser, Arne & Steen, Peter. 1999)

Strategiska utmaningar (Regeringens skrivelse 2005/06:126)

The Concept of Sustainable Economic Development (Barbier, Edward B 1987)

Referenslitteratur

EU:s förnyade strategi för hållbar utveckling, 10917/06

EU:S FÖRNYADE STRATEGI FÖR HÅLLBAR UTVECKLING

som antogs av Europeiska rådet den 15–16 juni 2006.

1. Hållbar utveckling betyder att den nuvarande generationens behov bör uppfyllas utan att de kommande generationernas möjligheter att få sina behov uppfyllda därmed äventyras. Det är EU:s övergripande målsättning som fastslås i fördraget och som genomsyrar all politik och alla åtgärder inom unionen. Den handlar om att skydda jordens förmåga att härbärgera liv i alla dess former och grundar sig på principerna om demokrati, jämställdhet, solidaritet, rättsstatsprincipen och respekten för grundläggande rättigheter, inklusive frihet och lika möjligheter för alla. Den syftar till ständig förbättring av livskvaliteten och välbefinnandet på jorden för nuvarande och kommande generationer. Den främjar därför en dynamisk ekonomi med full sysselsättning och hög nivå på utbildning, hälsoskydd, social och territoriell sammanhållning och miljöskydd i en fredlig och säker värld där kulturell mångfald respekteras.

2. Europeiska rådet i Göteborg (2001) antog EU:s första strategi för hållbar utveckling. Strategin kompletterades med en extern dimension 2002 av Europeiska rådet i Barcelona inför världstoppmötet om hållbar utveckling i Johannesburg (2002). Det finns emellertid fortfarande tendenser till ohållbar utveckling i fråga om klimatförändring och energiförbrukning, hot mot folkhälsan, fattigdom och social utslagning, demografiskt tryck och åldrande, förvaltning av naturresurserna, förlust av biologisk mångfald, markanvändning och transport, vilket leder till nya utmaningar. Eftersom dessa negativa tendenser upplevs som brådskande krävs kortsiktiga åtgärder samtidigt som det mer långsiktiga perspektivet behålls. Den centrala utmaningen är att gradvis ändra våra nuvarande ohållbara konsumtions- och produktionsmönster och den icke-integrerade metoden för utformningen av politiken.

3. Till följd av översynen av den EU-strategi om hållbar utveckling som lades fram av kommissionen 2004 och på grundval av kommissionens meddelande Om översyn av strategin för en hållbar utveckling – Handlingsram från december 2005 samt bidragen från rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén m.fl., har Europeiska rådet därför antagit en ambitiös och omfattande förnyad strategi för hållbar utveckling för det utvidgade EU som bygger vidare på strategin från 2001.

4. I dokumentet fastställs en gemensam, enhetlig strategi för hur EU mer effektivt skall uppfylla sitt långvariga åtagande att möta de utmaningar som hållbar

utveckling medför. Där upprepas behovet av global solidaritet och erkänns vikten av ökat samarbete med partner utanför EU, bl.a. de länder som utvecklas snabbt och som kommer att ha en betydande inverkan på den globala hållbara utvecklingen.

5. Det övergripande syftet med EU:s förnyade strategi för hållbar utveckling är att fastställa och utveckla åtgärder, så att EU kan få till stånd en ständig förbättring av livskvaliteten både för nuvarande och kommande generationer genom att man inrättar hållbara samhällen som kan förvalta och använda resurserna på ett effektivt sätt samt utnyttja ekonomins ekologiska och sociala innovationspotential samtidigt som välfärd, miljöskydd och social sammanhållning säkerställs.

6. Europeiska rådet i juni 2005 godkände ett uttalande med följande mål och principer som kan utgöra en grundval för denna förnyade strategi:

VIKTIGA MÅL:

MILJÖSKYDD

Att bevara jordens förmåga att uppehålla liv i hela dess mångfald, respektera begränsningarna för planetens naturresurser och garantera en hög nivå när det gäller skydd och förbättringar av kvaliteten på miljön. Att förebygga och minska miljöföroreningar och främja hållbar konsumtion och produktion i syfte att bryta kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring.

SOCIAL RÄTTVISA OCH SAMMANHÅLLNING

Att främja ett demokratiskt, hälsosamt, säkert och rättvist samhälle med social integration och sammanhållning som respekterar de grundläggande rättigheterna och den kulturella mångfalden, och som skapar lika möjligheter och bekämpar alla former av diskriminering.

EKONOMISKT VÄLSTÅND

Att främja en blomstrande, innovativ, kunskapsrik, konkurrenskraftig och miljöeffektiv ekonomi som garanterar en hög levnadsstandard och full och högkvalitativ sysselsättning i hela Europeiska unionen.

UPPFYLLA VÅRT INTERNATIONELLA ANSVAR

Att över hela världen uppmuntra inrättandet av demokratiska institutioner som grundar sig på fred, säkerhet och frihet och värna om dessa institutioners stabilitet. Att aktivt främja hållbar utveckling över hela världen och se till att Europeiska unionens interna och externa politik är förenlig med en global hållbar utveckling och med unionens internationella åtaganden.

HUVUDPRINCIPER FÖR POLITIKEN

FRÄMJANDE OCH SKYDD AV GRUNDLÄGGANDE RÄTTIGHETER

Att sätta människor i centrum för Europeiska unionens politik genom att främja grundläggande rättigheter, bekämpa alla former av diskriminering, bidra till minskad fattigdom och undanröja social utslagning över hela världen.

SOLIDARITET INOM OCH MELLAN GENERATIONERNA

Att tillgodose nuvarande generationers behov utan att äventyra framtida generationers förmåga att tillgodose sina behov både inom och utanför Europeiska unionen.

ETT ÖPPET OCH DEMOKRATISKT SAMHÄLLE

Att garantera medborgarnas rätt till tillgång till information och till rättsväsendet. Att erbjuda möjligheter till samråd och deltagande för alla berörda parter och organisationer.

DELAKTIGHET FÖR MEDBORGARNA

Att öka medborgarnas deltagande i beslutsfattandet. Att främja utbildning och allmän medvetenhet om hållbar utveckling. Att informera medborgarna om hur de påverkar miljön och hur de genom sina val kan bidra till en mer hållbar utveckling.

DELAKTIGHET FÖR FÖRETAG OCH ARBETSMARKNADENS PARTER

Att förstärka den sociala dialogen, företagens sociala ansvar och offentlig-privata partnerskap i syfte att främja samarbete och gemensamt ansvar för att nå hållbara konsumtions- och produktionsmönster.

POLITISK SAMSTÄMMIGHET OCH STYRNING

Att främja samstämmighet mellan Europeiska unionens samtliga politikområden och mellan åtgärder på lokal, regional, nationell och global nivå för att öka deras bidrag till en hållbar utveckling.

INTEGRERING AV POLITIKEN

Att främja integration av ekonomiska och sociala och miljömässiga hänsyn, så att de blir överensstämmande och ömsesidigt förstärker varandra, genom att fullt ut utnyttja instrument för bättre lagstiftning, exempelvis balanserad konsekvensbedömning och samråd med berörda aktörer.

UTNYTTJANDE AV BÄSTA TILLGÄNGLIGA KUNSKAP

Att se till att politiken utarbetas, bedöms och genomförs på grundval av bästa tillgängliga kunskap och att den är ekonomiskt sund och kostnadseffektiv.

FÖRSIKTIGHETSPRINCIPEN

Att om det råder vetenskaplig osäkerhet göra utvärderingar och vidta lämpliga förebyggande åtgärder för att undvika skador på människors hälsa eller på miljön.

PRINCIPEN OM ATT FÖRORENAREN SKALL BETALA

Att se till att priserna återspeglar de verkliga samhällskostnaderna för konsumtion och produktion och att förorenarna betalar för den skada de förorsakar på människors hälsa och miljön.

ATT DRA NYTTA AV SYNERGIERNA MELLAN EU:S STRATEGI FÖR HÅLLBAR UTVECKLING OCH LISSABONSTRATEGIN FÖR TILLVÄXT OCH SYSSELSÄTTNING

7. EU:s strategi för hållbar utveckling och Lissabonstrategin för tillväxt och sysselsättning kompletterar varandra. Strategin för hållbar utveckling behandlar i första hand livskvalitet, rättvisa inom och mellan generationerna och samstämmighet mellan alla politikområden, inbegripet yttre aspekter. Där erkänns den ekonomiska utvecklingens roll för att underlätta övergången till ett mer hållbart samhälle. Lissabonstrategin bidrar på ett viktigt sätt till det övergripande målet hållbar utveckling genom att den i första hand är inriktad på insatser och åtgärder som syftar till ökad konkurrenskraft, ekonomisk tillväxt och skapande av arbetstillfällen.

8. EU:s strategi för hållbar utveckling bildar den övergripande ram inom vilken Lissabonstrategin med sin förnyade inriktning på tillväxt och sysselsättning är drivkraften för en mer dynamisk ekonomi. I dessa båda strategier erkänns att de ekonomiska och sociala målen samt miljömålen kan förstärka varandra, och de bör därför utvecklas tillsammans. Båda strategiernas syfte är att stödja de strukturella förändringar som krävs för att medlemsstaternas ekonomier skall klara av globaliseringsutmaningarna genom att skapa likvärdiga förutsättningar där dynamik, innovation och kreativt entreprenörskap kan blomstra samtidigt som social rättvisa och en sund miljö garanteras.

9. I detta sammanhang erkänns i EU:s strategi för hållbar utveckling att investeringar i det mänskliga och sociala kapitalet och i miljökapitalet samt teknisk innovation är nödvändiga förutsättningar för långsiktig konkurrenskraft och ekonomiskt välstånd, social sammanhållning, högkvalitativ sysselsättning och bättre miljöskydd.

BÄTTRE UTFORMNING AV POLITIKEN

10. I EU:s strategi för hållbar utveckling fastställs en metod för bättre utformning av politiken som bygger på bättre lagstiftning och på principen att hållbar utveckling skall integreras i utformningen av politiken på alla nivåer. Det förutsätter att man på alla nivåer inom förvaltningen stöder och samarbetar med varandra och därvid tar hänsyn till olikheterna i fråga om institutioner, kulturer och särskilda omständigheter i medlemsstaterna.

11. I det avseendet bör alla EU-institutioner sörja för att de viktigare politiska besluten grundas på förslag som genomgått en högkvalitativ konsekvensbedömning vid vilken de sociala, miljörelaterade och ekonomiska

dimensionerna av hållbar utveckling bedöms på ett välavvägt sätt med beaktande av den yttre dimensionen av hållbar utveckling och kostnaden för passivitet. Andra verktyg för en bättre utformning av politiken omfattar efterhandsbedömningar av politikens effekter och allmänhetens och de berörda aktörernas deltagande. Medlemsstaterna bör i större omfattning använda sig av dessa verktyg, särskilt konsekvensbedömning, vid fördelning av offentliga anslag och utarbetande av strategier, program och projekt.

12. Alla EU-institutioner bör sörja för att förslag till mål och åtgärder är genomförbara och vid behov åtföljs av de nödvändiga instrumenten på EU-nivå.

HUVUDUTMANINGAR

13. Med tanke på allt sämre tendenser på miljöområdet, EU:s ekonomiska och sociala utmaningar i kombination med nya konkurrenstryck och nya internationella åtaganden anges i EU:s strategi för hållbar utveckling sju huvudutmaningar och motsvarande målsättningar, operativa mål och insatser. Den framtida utformningen och det framtida genomförandet av dessa kommer att styras av nedanstående principer. Hänvisning till en viss åtgärd påverkar inte fördelningen av befogenheter mellan EU och medlemsstaterna.

Klimatförändringar och ren energi

Övergripande mål: Att begränsa klimatförändringarna och de kostnader och negativa följder som de medför för samhället och miljön

Operativa mål och syften

- De tidigare 15 EU-medlemsstaterna och de flesta av de nuvarande 25 EU-medlemsstaterna åtar sig enligt Kyotoprotokollet att minska utsläppen av växthusgaser senast 2008–2012, varvid de tidigare 15 EU-medlemsstaternas mål är en utsläppsminskning med 8 % jämfört med 1990 års nivåer. Målet skall vara att jordens genomsnittliga yttemperatur inte stiger mer än 2 °C i förhållande till de förindustriella nivåerna.
- Energipolitiken bör vara förenlig med målen försörjningstrygghet, konkurrenskraft och miljöhållbarhet enligt den energipolitiska anda för Europa som lanserades 2006 av Europeiska rådet. Energipolitiken är av avgörande betydelse när man tar itu med den utmaning som klimatförändringarna innebär.
- Anpassning till och minskning av klimatförändringarna bör integreras i all relevant EU-politik.
- Senast 2010 bör i genomsnitt 12 % av energiförbrukningen och 21 % av elförbrukningen, som ett gemensamt men differentierat mål, tillgodoses genom förnybara källor. Frågan om deras andel bör öka till 15 % senast 2015 bör tas under övervägande.

- Senast 2010 bör 5,75 % av transportbränslet bestå av biobränslen, som ett vägledande mål, (direktiv 2003/30/EG); frågan om deras andel bör öka till 8 % senast 2015 bör tas under övervägande.
- Den slutliga energiförbrukningen bör minska totalt med 9 % på 9 år t.o.m. 2017 enligt bestämmelserna i direktivet om effektiv slutanvändning av energi och om energitjänster. Bland annat följande åtgärder bör vidtas:
 - När klimathandlingsplanen från Montreal enligt Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar följs upp kommer EU utan dröjsmål att förbereda alternativ i fråga om ett system efter 2012, som skall vara förenligt med uppnåendet av målet 2 °C, genom ett konstruktivt deltagande i en bred dialog om långsiktigt samarbete och samtidigt genom ett förfarande enligt Kyotoprotokollet i linje med principen om gemensamt men differentierat ansvar och alltefter respektive kapacitet.
 - Utan att föregripa nya metoder för differentiering mellan parterna inom en framtida rättvis och flexibel ram ser EU fram emot att tillsammans med andra parter undersöka strategier för att åstadkomma de nödvändiga utsläppsminskningarna. EU anser att man bör överväga en minskning för gruppen av industriländer på 15–30 % senast 2020 jämfört med den utgångspunkt som förutses i Kyotoprotokollet, eller ännu mer, i den anda som kommer till uttryck i slutsatserna från rådet (miljö).
 - Under den andra fasen av Europeiska klimatförändringsprogrammet kommer kommissionen och medlemsstaterna att prioritera nya åtgärder för att systematiskt kunna utnyttja kostnadseffektiva utsläppsminskningalternativ för bilar och luftfart. Här kommer kolfällor att undersökas som dämpningsalternativ.
 - Vid lämplig tidpunkt kommer kommissionen att slutföra en översyn av EU:s system för handel med utsläppsrätter, varigenom investerare ges medellångsiktig och långsiktig säkerhet, och kommer att ta ställning till om det bör utvidgas till att omfatta även andra typer av växthusgaser och andra sektorer, särskilt luftfart, vilket tidigare efterlysts av rådet.
 - Kommissionen och medlemsstaterna kommer att stärka EU:s ledande roll genom att anta och genomföra en ambitiös och realistisk handlingsplan för energieffektivitet med beaktande av EU:s av kommissionen beräknade energisparpotential på 20 % senast 2020 och med hänsyn till åtgärder som redan vidtagits av medlemsstaterna.
 - Kommissionen kommer att göra en analys av hur de nuvarande målen (2010) för förnybara energikällor skall uppnås och hur förnybar energi bör främjas ytterligare på ett kostnadseffektivt sätt på lång sikt och på samma sätt gynna användningen av biobränslen inom transportsektorn, åtföljt av en konstruktiv dialog med oljeindustrin och alla berörda aktörer och med största möjliga stöd till forskning och utveckling avseende den andra generationen av biobränslen. Nya mål som fastställs skall motiveras genom en noggrann analys av ytterligare

åtgärders potential och kostnadseffektivitet. Under hela processerna bör hänsyn tas till medlemsstaternas särdrag och behov av flexibilitet vid utvecklingen av deras energimix samt till problemen för öar och regioner som i stort sett är avskilda från EU:s energimarknad.

- Kommissionen och medlemsstaterna kommer att främja användningen av biomassa för en diversifiering av EU:s bränsleförsörjningskällor, minskade utsläpp av växthusgaser och nya inkomst- och sysselsättningsmöjligheter i landsbygdsområden genom att föra arbetet med förslagen i handlingsplanen för biomassa framåt i alla dess tre sektorer: uppvärmning, kylning samt elektricitet och transport. Detta bör utvecklas inom ramen för en långsiktig strategi för bioenergi som sträcker sig längre än 2010.
- Medlemsstaterna bör förbättra kraftverkens effektivitet, särskilt genom att ytterligare främja användningen av kraftvärme.

Hållbar transport

Övergripande mål: Se till att våra transportsystem motsvarar samhällets ekonomiska, sociala och miljömässiga behov samtidigt som deras oönskade verkningar på ekonomin, samhället och miljön minimeras

Operativa mål och syften

- Att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och efterfrågan på transport för att minska miljökonsekvenserna.
- Att uppnå hållbara nivåer för energianvändningen på transportområdet och minska utsläppen av växthusgaser.
- Att minska utsläppen av föroreningar på transportområdet till nivåer som minimerar påverkan på människors hälsa och/eller miljön.
- Att få till stånd en balanserad övergång till miljövänliga transportsätt för att få fram ett hållbart system för transport och rörlighet.
- Att minska transportbuller både vid källan och genom begränsande åtgärder i syfte att se till att den generella exponeringsnivån leder till minsta möjliga påverkan på människors hälsa.
- Att modernisera EU:s bestämmelser för kollektivtrafiken i syfte att förbättra effektiviteten och kvaliteten senast 2010.
- I linje med EU:s strategi för koldioxidutsläpp från lätta fordon bör koldioxidutsläppen från nya bilar komma ner till i genomsnitt 140 g/km (2008–2009) och 120 g/km (2012).
- Att halvera antalet döda i trafiken jämfört med 2000 senast 2010. Bland annat följande åtgärder bör vidtas:

- EU och medlemsstaterna kommer att vidta åtgärder för att förbättra alla transportsätts ekonomiska och miljömässiga prestanda och, vid behov, åtgärder för en övergång från vägtransport till järnvägs-, sjö- och kollektivtransport, vilket skall innefatta en lägre transportintensitet genom förändring av produktions- och logistikprocessen och ändrat beteende i kombination med bättre anknytningar mellan de olika transportsätten.
- EU och medlemsstaterna bör öka energieffektiviteten inom transportsektorn genom användning av kostnadseffektiva instrument.
- EU och medlemsstaterna bör inrikta sig på möjliga alternativ till vägtransport för gods och passagerare, vilket kan innefatta lämplig utveckling av de transeuropeiska näten och intermodala länkarna för godslogistiken, bland annat genom sådana genomförandeåtgärder som förutses i kommissionens åtgärdsprogram Naiades för transport på inre vattenvägar och Marco Polo II-programmet.
- Kommissionen kommer att fortsätta att undersöka användningen av infrastrukturavgifter för alla transportsätt med hjälp av de nya möjligheter som erbjuds genom ny satellit-, informations- och kommunikationsteknik. Inom ramen för eurovinjettdirektivet kommer kommissionen senast 2008 att presentera en allmängiltig, öppen och begriplig modell för beräkning av samtliga externa kostnader, vilken skall ligga till grund för framtida beräkningar av infrastrukturavgifter.
- Kommissionen och medlemsstaterna bör sträva efter att verka för effektiva helhetslösningar för att minska skadeverkningar från den internationella sjöfarten och flygtrafiken.
- I syfte att halvera antalet dödsolyckor inom vägtransporterna och minska antalet skadade inom vägtrafiken bör man öka trafiksäkerheten genom förbättrad väginfrastruktur, ökad fordonssäkerhet, främjande av gemensamma alleuropeiska informationskampanjer för att förändra trafikanternas beteende samt verkställighet av domar över nationsgränserna.
- I linje med temastrategin för stadsmiljön bör de lokala myndigheterna ta fram och genomföra planer och system för stadstrafik, med beaktande av de tekniska riktlinjer som kommissionen angav under 2006, och diskutera ett mer intimt samarbete mellan städer och kringliggande områden.
- Kommissionen och medlemsstaterna kommer ta fram en långsiktig och samlad EU-strategi för drivmedel.

Hållbar produktion och konsumtion

Övergripande mål: Att främja hållbara konsumtions- och produktionsmönster

Operativa mål

- Att främja hållbara konsumtion och produktion genom att hantera den sociala och ekonomiska utvecklingen inom ramen för vad ekosystemen kan tåla och bryta kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring.
- Att förbättra miljömässiga och sociala prestanda för produkter och processer samt uppmuntra näringslivet och konsumenterna att ta till sig dessa.
- Att sträva efter att senast 2010 uppnå en genomsnittlig EU-nivå i fråga om miljövänlig offentlig upphandling som är lika hög som den som för närvarande uppnåtts i de medlemsstater som nått längst.
- EU bör försöka att öka sin andel av den globala marknaden för miljöteknik och miljöinnovation.

Bland annat följande åtgärder bör vidtas:

- Kommissionen och medlemsstaterna kommer att sondera särskilda åtgärder för att få till stånd mer hållbara konsumtions- och produktionsmönster inom EU och globalt, i synnerhet med hjälp av FN:s Marrakech-process och kommissionen för hållbar utveckling. Kommissionen kommer härvid att senast 2007 föreslå en handlingsplan inom EU för hållbar konsumtion och produktion, vilken skall vara till hjälp för att kartlägga och övervinna hinder för hållbar konsumtion och produktion och säkerställa bättre överensstämmelse mellan de olika berörda politikområdena och öka medvetenheten bland medborgarna och ändra icke hållbara konsumtionsvanor.
- Kommissionen och medlemsstaterna bör inleda en dialog med näringslivet och relevanta intressenter för att fastställa mål för miljömässiga och sociala prestanda för produkter och processer.
- Kommissionen och medlemsstaterna kommer att utforma ett strukturerat förfarande för att utbyta bästa praxis och sakkunskap i fråga om miljövänlig offentlig upphandling med beaktande av möjligheterna att främja denna på lokal och regional nivå. Kommissionen kommer att underlätta en regelbunden jämförelse av resultatet inom EU avseende miljövänlig offentlig upphandling, enligt en bedömningsmetod som bygger på godkända och objektiva parametrar, och tillsammans med medlemsstaterna undersöka hur man på bästa sätt kan främja sådan upphandling för andra större produktgrupper senast 2007.
- Kommissionen och medlemsstaterna kommer att intensifiera insatserna för att främja och sprida sociala innovationer, miljöinnovationer och miljöteknik, bland annat genom att alla berörda aktörer effektivt genomför handlingsplanen för miljöteknik så att nya ekonomiska möjligheter och nya marknader skapas.

- Kommissionen kommer att föreslå att man utvidgar programmen för prestandamärkning från att endast omfatta elektriska apparater och bilar till att även omfatta andra grupper av produkter som har negativa effekter på miljön, däribland produkter med kraftig miljöpåverkan.
- Medlemsstaterna bör tillsammans med detaljhandeln och andra organisationer stödja informationskampanjer för att främja hållbara produkter, bland annat produkter som härrör från ekologiskt jordbruk och rättvis handel samt miljövänliga produkter.

Bevarande och förvaltning av naturresurser

Övergripande mål: Att förbättra förvaltningen av naturresurserna och undvika överexploatering av dessa, och därvid erkänna värdet av ekosystemtjänster

Operativa mål

- Att förbättra resurseffektiviteten för att minska det totala utnyttjandet av icke förnybara naturresurser och de därmed sammanhängande miljökonsekvenserna av användandet av råvaror samt därvid använda förnybara naturresurser i en takt som inte är högre än deras förmåga till återväxt.
- Att vinna och behålla en konkurrensfördel genom att förbättra resurseffektiviteten, bland annat genom att främja miljöeffektiva innovationer.
- Att förbättra förvaltningen och undvika överexploatering av förnybara naturresurser, som fiskeresurser, biologisk mångfald, vatten, luft, mark och atmosfär, återställa utarmade marina ekosystem senast 2015 i enlighet med Johannesburgsplanen (2002) och senast 2015 nå fram till en maximal avkastning inom fisket.
- Att före 2010 hejda förlusten av biologisk mångfald och bidra till att avsevärt nedbringa den takt i vilken biologisk mångfald går förlorad över hela världen.
- Att effektivt bidra till att FN:s fyra övergripande mål i fråga om skogar uppnås senast 2015.
- Att undvika avfallsproduktion och främja ett effektivt utnyttjande av naturresurserna genom att tillämpa konceptet livscykelräkning och främja återanvändning och återvinning.

Bland annat följande åtgärder bör vidtas:

- Inom jordbruk och fiske kommer medlemsstaterna och kommissionen att göra ytterligare insatser genom de nya programmen för landsbygdsutveckling, den reformerade gemensamma fiskeripolitiken, de nya rättsliga ramarna för ekologiskt jordbruk och djurens välbefinnande samt handlingsplanen för biomassa.
- Kommissionen och medlemsstaterna bör bygga vidare på EU:s strategi för hållbart utnyttjande av naturresurserna som bör kompletteras med flera olika mål

och åtgärder på EU-nivå. Europeiska miljöbyrån bör bidra när det gäller att mäta resurseffektiviteten.

- Den hållbara skogsförvaltningen kommer att stärkas genom antagandet under 2006 av EU:s handlingsplan för skogen och gemenskapernas medverkan i ministerkonferensen om skydd av skogarna i Europa samt genom genomförandet av resolutionerna från konferensen.
- Medlemsstaterna bör slutföra nätverket Natura 2000 och slutgiltigt utse marina områden. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt behovet av förbättrat genomförande av både Natura 2000 och av politiken för skydd och förvaltning av arter.
- Medlemsstaterna bör genomföra EU:s strategi för biologisk mångfald, såväl inom strategins EU-dimension som inom dess globala dimension (konventionen om biologisk mångfald) och i samarbete med kommissionen vidta åtgärder för att fastställa och genomföra prioriterade åtgärder för att uppnå målet att hejda förlusten av biologisk mångfald före 2010 och därefter.
- Kommissionen och medlemsstaterna bör arbeta för att förbättra den integrerade förvaltningen av vattenresurser, den marina miljön och främja den integrerade förvaltningen av kustområden.
- Med utgångspunkt i kommissionens grönbok om havsfrågor kommer politiken för hav och världshav att från 2008 och framåt att utformas på ett mer hållbart och integrerat sätt.

Folkhälsa

Övergripande mål: Att främja en god folkhälsa på lika villkor och förbättra skyddet mot hälsorisker

Operativa mål

- Att förbättra skyddet mot hälsorisker genom att på ett samordnat sätt utveckla den kapacitet som behövs för att hantera dem.
- Att ytterligare förbättra livsmedels- och foderlagstiftningen, bl.a. se över livsmedelsmärkningen.
- Att fortsatt främja en hög standard för djurhälsa och djurskydd inom EU och internationellt.
- Att bromsa ökningen av livsstilsrelaterade och kroniska sjukdomar, i synnerhet inom socioekonomiskt missgynnade grupper och områden.
- Att minska de hälsorelaterade skillnaderna inom och mellan medlemsstaterna genom att ta itu med de bredare hälsofaktorerna och utarbeta lämpliga hälsobefrämjande och sjukdomsförebyggande strategier. I insatserna bör man beakta det internationella samarbetet i olika forum som WHO, Europarådet, OECD och Unesco.

- Att senast 2020 garantera att kemikalier, inbegripet bekämpningsmedel, senast 2020 produceras, hanteras och används på sätt som inte innebär betydande risker för människors hälsa och miljön. I detta sammanhang är ett snabbt antagande av förordningen om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (REACH) en viktig milstolpe, eftersom syftet är att så småningom ersätta ämnen med mycket farliga egenskaper med lämpliga alternativa ämnen eller tekniker.
- Att förbättra informationen om miljöföroreningar och negativa hälsoeffekter.
- Att förbättra psykisk hälsa och minska självmordsrisker. Bland annat följande åtgärder bör vidtas:
 - Kommissionen kommer i samarbete med medlemsstaterna, Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar samt WHO att vidareutveckla och stärka EU:s och medlemsstaternas kapacitet att på ett samordnat sätt hantera hälsorisker, bl.a. genom att förbättra befintliga handlingsplaner för hantering av hälsorisker.
 - Kommissionen och medlemsstaterna kommer att verka för bättre hälsa och sjukdomsförebyggande genom att beakta hälsofaktorer i all relevant politik och verksamhet. Särskild vikt kommer att läggas vid utarbetande och genomförande av strategier som rör livsstilsrelaterade hälsofaktorer som t. ex. narkotika, tobak, alkoholmissbruk, dåliga kostvanor, fysisk inaktivitet och kroniska sjukdomar.
 - Medlemsstaternas hälso- och sjukvårdspolitik bör syfta till att skapa och genomföra strategier som kan hjälpa kvinnor och män att uppnå och upprätthålla ett positivt emotionellt tillstånd och därigenom förbättra deras välbefinnande, deras subjektiva uppfattning av livskvalitet och deras fysiska och psykiska hälsa.
 - Kommissionen kommer att föreslå ytterligare förbättringar i livsmedels- och foderlagstiftningen i enlighet med principerna i artiklarna 14 och 15 i förordning (EG) nr 178/2002 om livsmedels- och fodersäkerhet. Det finns ett särskilt behov att förbättra hanteringen av systemet för produktion och användning av genetiskt modifierade livsmedel och djurfoder så att medlemsstaterna, intressenter och allmänheten kan vara säkra på att besluten bygger på riskbedömning och riskhantering som även tar hänsyn till en eventuell långsiktig påverkan på människors liv och hälsa, djurs hälsa och välbefinnande, miljön och konsumentintressen.
 - Kommissionen kommer tillsammans med medlemsstaterna att genomföra en EU-strategi för bekämpande av hiv/aids inom EU och i grannländerna. Medlemsstaterna bör intensifiera ansträngningarna för att genomföra EU:s befintliga handlingsprogram för bekämpning av hiv/aids, tuberkulos och malaria i tredjeländer. Det bör finnas konkreta kopplingar till andra gemenskapsåtgärder, t.ex. strategin för Afrika.

- Kommissionen kommer tillsammans med medlemsstaterna att öka informationen om miljöföroreningar och negativa hälsoeffekter och kommer att inrikta forskningen på sambandet mellan miljöföroreningar, exponering och hälsoeffekter för att förbättra vår insikt om vilka de miljöfaktorer är som skapar hälsoproblem och hur de bäst kan förebyggas.
- Kommissionen bör föreslå en strategi för att förbättra inomhusluftens kvalitet, med särskild inriktning på utsläpp av flyktiga organiska föreningar.
- Kommissionen och medlemsstaterna kommer att rikta särskilt uppmärksamhet på utsatta grupper, särskilt barn genom EU:s bidrag till den europeiska handlingsplanen för barns miljö och hälsa.
- Kommissionen och medlemsstaterna arbetar vidare med genomförandet av det alleuropeiska programmet för transport, hälsa och miljö, bl.a. genom att integrera miljö- och hälsoaspekter i politiska beslut på transportområdet och genom övervakning och konsekvensbedömning.

Social integration, demografi och invandring

Övergripande mål: Att skapa ett socialt integrerat samhälle med solidaritet mellan och inom generationerna samt att säkra och öka medborgarnas livskvalitet som en nödvändig förutsättning för individens varaktiga välbefinnande

Operationella mål och syften

- Att fullfölja EU:s mål att vidta åtgärder för att få en markant minskning av antalet personer som riskerar att drabbas av fattigdom och social utslagning senast 2010, med särskilt fokus på att minska barnfattigdomen.
- Att säkerställa en hög grad av social och territorial sammanhållning på EU-nivå och i medlemsstaterna samt respekt för den kulturella mångfalden.
- Att stödja medlemsstaterna i deras strävan att modernisera det sociala skyddet mot bakgrund av demografiska förändringar.
- Att markant öka kvinnors och äldre arbetstagares deltagande på arbetsmarknaden i enlighet med fastställda mål samt öka sysselsättningen för invandrare senast 2010.
- Att fortsätta att utveckla en EU-politik för invandring, åtföljd av insatser för att stärka integreringen av invandrare och deras familjer, även med beaktande av invandringens ekonomiska dimension.
- Att minska globaliseringens negativa effekter för arbetstagare och deras familjer.
- Att främja ökad sysselsättning för unga människor. Att öka insatserna för att minska antalet ungdomar som lämnar skolan tidigt till 10 % och säkerställa att minst 85 % av alla 22-åringar har genomgått gymnasieutbildning. Senast 2007 bör alla ungdomar som har slutat skolan och är arbetslösa erbjudas arbete,

lärlingsplats, ytterligare utbildning eller annan åtgärd som främjar anställbarheten inom sex månader, och inom fyra månader senast 2010.

- Att öka arbetsmarknadsdeltagandet för personer med funktionshinder. Bland annat följande åtgärder bör vidtas:
 - På grundval av de nya mål och arbetsmetoder för socialt skydd och social integration som fastställdes vid Europeiska rådet i mars 2006 kommer medlemsstaterna och kommissionen att fortsätta sitt samarbete genom den öppna samordningsordningsmetoden. I detta sammanhang kommer EU och medlemsstaterna också att vidta nödvändiga åtgärder för att snabbt få till stånd en avsevärd minskning av antalet barn som lever i fattigdom, och de kommer att sträva efter att ge lika möjligheter till alla barn, oavsett social bakgrund, kön eller funktionshinder.
 - På grundval av meddelandet om **Sociala tjänster av allmänt intresse** kommer kommissionen och medlemsstaterna att fortsatt verka för att de sociala tjänsterna aktivt bidrar till den sociala integrationen och sammanhållningen samt stödja målen för tillväxt och sysselsättning. Kommissionen och medlemsstaterna kommer även att gå vidare i arbetet med att ytterligare utreda effekterna av gemenskapens lagstiftning om sociala tjänster av allmänt intresse.
 - Medlemsstaterna kommer att fortsätta genomförandet av den europeiska pakten för ungdomsfrågor. Inom ramen för den strukturerade dialogen med ungdomar under varje ordförandeskap bör organisationer som är aktiva inom den europeiska ungdomspolitik, bl.a. Europeiskt ungdomsforum, uppmanas att introducera sådana frågor om hållbar utveckling som är av intresse för unga människor genom att förbereda dessa dialoger mellan ungdomar och regeringar.
 - Medlemsstaterna och EU kommer att genomföra den europeiska jämställdhetspakten, som godkändes av europeiska rådet i mars 2006.
 - Med hänsyn till den åldrande befolkningen i alla europeiska länder kommer pensionernas hållbarhet och tillräcklighet fortsatt att vara en väsentlig fråga under de kommande årtiondena. EU kommer att även i fortsättningen att stödja medlemsstaterna insatser för att modernisera de sociala trygghetssystemen och se till att de förblir hållbara. Medlemsstaterna bör minska sina statsskulder i en tillfredsställande takt samtidigt som sysselsättningsgraden och produktiviteten ökas och systemen för hälso- och sjukvård samt långvård reformeras.
 - Under 2006 kommer kommissionen att anta ett meddelande om Europas demografiska framtid, där man undersöker hur EU kan hjälpa medlemsstaterna att möta de demografiska utmaningar som de står inför, främst genom att främja aktiva och hälsofrämjande strategier för äldre, möjligheten att förena arbete och familjeliv, bättre villkor för familjerna, varvid även bidraget från invandringen bör beaktas.

- Medlemsstaterna bör analysera de eventuella effekterna av den demografiska förändringen på markanvändning, resurs- och energiförbrukning samt rörlighet och på alla nivåer ta hänsyn till dessa vid planering och investering.
- EU och medlemsstaterna kommer även i fortsättningen att utveckla en EU-politik för invandring tillsammans med strategier för att stärka integreringen av invandrarna och deras familjer, främst genom den strategiska planen för migration, inbegripet förfaranden för inresa och vistelse. De kommer att intensivifiera samarbetet med tredjeländer och verka för gemensamma lösningar för att kontrollera migrationsströmmarna. Under 2006 kommer kommissionen att lägga fram ett meddelande om framtida prioriteringar för kampen mot olaglig invandring.

Globala utmaningar när det gäller fattigdom och hållbar utveckling

Övergripande mål: Att aktivt främja hållbar utveckling i hela världen och se till att Europeiska unionens interna och externa politik är förenlig med en global hållbar utveckling och med unionens internationella åtaganden

Operativa mål och syften

- Att göra väsentliga framsteg för att uppfylla EU:s åtagande i fråga om internationellt överenskomna mål och delmål, särskilt de som anges i millenniedeklarationen och de som härrör från världstoppmötet om hållbar utveckling i Johannesburg 2002 och hithörande processer, t.ex. överenskommelsen i Monterrey om finansiering för utveckling, utvecklingsagendan från Doha och Parisförklaringen om harmonisering av biståndet.
 - Att bidra till att förbättra den internationella miljöförvaltningen, särskilt i samband med uppföljningen av resultatet av 2005 års världstoppmöte, och att stärka de multilaterala miljöavtalen.
 - Att öka biståndsvolymen till 0,7 % av bruttonationalinkomsten senast 2015 med ett delmål på 0,56 % 2010.
- i) De medlemsstater som ännu inte har nått en nivå på 0,51 % ODA/BNI åtar sig att nå denna nivå senast 2010 inom ramen för sina respektive budgetfördelningsprocesser, medan de länder som redan ligger över denna nivå åtar sig att fortsätta sina ansträngningar.
- ii) De medlemsstater som har anslutit sig till EU efter 2002 och som ännu inte har nått en nivå på 0,17 % ODA/BNI kommer att sträva efter att öka sitt ODA för att nå denna nivå senast 2010 inom ramen för sina respektive budgetfördelningsprocesser, medan de länder som redan ligger över denna nivå åtar sig att fortsätta sina ansträngningar.
- iii) Medlemsstaterna åtar sig att nå målet 0,7 % ODA/BNI senast 2015, medan de som har nått detta mål åtar sig att ligga kvar över detta mål. De medlemsstater

som har anslutit sig till EU efter 2002 kommer att sträva efter att senast 2015 öka sitt ODA/BNI till 0,33 %.

- Att främja hållbar utveckling i samband med WTO-förhandlingarna i enlighet med ingressen till Marrakechavtalet om upprättande av världshandelsorganisation, där det fastställs att hållbar utveckling är en av dess viktigaste målsättningar.
- Att förbättra effektiviteten, samstämmigheten och kvaliteten i EU:s och medlemsstaternas biståndspolitik mellan 2005 och 2010.
- Att frågor som rör hållbar utveckling skall tas med i alla EU:s utrikespolitiska strategier, inklusive den gemensamma säkerhets- och utrikespolitiken, bl.a. genom att göra hållbar utveckling till en målsättning för det multilaterala och bilaterala utvecklingsarbetet. Bland annat följande åtgärder bör vidtas:
 - Genomförande av EU:s initiativ Vatten för liv, EU:s energiinitiativ för fattigdomsbekämpning och hållbar utveckling liksom Johannesburgkoalitionen för förnybar energi samt strategin för internationell kemikaliehantering (SAICM).
 - Utarbetande av en gemensam ram för EU:s programplanering, med ökad användning av gemensamma åtgärder och medfinansiering av projekt samt ökad samstämmighet mellan utvecklingspolitik och övrig politik. Biståndets kvalitet och effektivitet kan höjas genom bland annat effektivt budgetstöd, skuldminskning och avbindning av bistånd.
- Medlemsstaterna och kommissionen bör genomföra EU-strategierna för Afrika, Latinamerika och Stilla-havsområdet.
- Kommissionen och medlemsstaterna kommer att öka insatserna för att få globaliseringen att bidra till hållbar utveckling genom att intensifiera insatser för att se till att den internationella handeln och internationella investeringar används som verktyg för att uppnå verkligt hållbar utveckling i hela världen. EU bör här samarbeta med sina handelspartner för att förbättra miljönormerna och de sociala normerna och bör fullt ut utnyttja möjligheten att använda handels- eller samarbetsavtal på regional eller bilateral nivå i detta syfte.
- Investeringar som görs via Europeiska investeringsbanken och partnerskapet för infrastruktur mellan EU och Afrika bör stödja målen för hållbar utveckling. Europeiska investeringsbanken bör utvärdera sin utlåning med hänsyn till hur den bidrar till att förverkliga millennieutvecklingsmål och hållbar utveckling.
- Medlemsstaterna och kommissionen bör samarbeta för att främja EU:s ståndpunkt att FN:s miljöprogram bör omvandlas till ett specialiserat FN-organ, UNEO, med säte i Nairobi och med ett förstärkt mandat samt solid, lämplig och förutsebar finansiering.

ÖVERGRIPANDE POLITIK SOM BIDRAR TILL INFORMATIONSSAMHÄLLET

• Utbildning

14. Utbildning är en förutsättning om man vill främja ett ändrat beteende och förse alla medborgare med den viktiga kompetens som krävs för att nå hållbar utveckling. Om arbetet för att vända ohållbara tendenser blir framgångsrikt beror i hög grad på om det finns högkvalitativ utbildning om hållbar utveckling på alla utbildningsnivåer, bl.a. utbildning i hållbar användning av energi och transportsystem, hållbara konsumtions- och produktionsmönster, mediekompetens och ansvarsfullt globalt medborgarskap.

15. Utbildning kan bidra till större social sammanhållning och ökat välbefinnande genom att man investerar i socialt kapital och genom att man sörjer för jämställdhet, medborgarmedverkan av framför allt missgynnade grupper för att uppnå större medvetenhet om och förståelse av komplexiteten och de många inbördes sambanden i dagens värld. Utbildning som ger kvinnor och män kompetens som ökar deras anställbarhet och leder till högkvalitativ sysselsättning är också en viktig faktor för att stärka EU:s konkurrenskraft.

16. Med meddelandet i2010 – Ett europeiskt informationssamhälle för tillväxt och sysselsättning som grund bör kommissionen och medlemsstaterna behandla frågor som lika möjligheter, färdigheter i informations- och kommunikationsteknik samt regionala skillnader.

17. I samband med FN:s årtionde för utbildning om hållbar utveckling (2005–2014) kan medlemsstaterna vidareutveckla sina nationella handlingsplaner och då särskilt använda sig av arbetsprogrammet Utbildning 2010, vars syften är inriktade på kvalitet och relevans, tillträde för alla och på system och institutioner som skall vara öppna mot samhället och omvärlden. Medlemsstaterna kan utforma utbildningar för hållbar utveckling och riktad utbildning för yrkesverksamma inom viktiga sektorer som byggnadsindustrin, energi och transport. Lärarutbildningen bör ägnas särskild uppmärksamhet. De bör också genomföra Uneces strategi för utbildning och hållbar utveckling, som antogs i Vilnius 2005. Utbildning för hållbar utveckling bör även främjas på EU-nivå. Europaparlamentet och rådet kommer 2006 att anta ett integrerat handlingsprogram för livslångt lärande för 2007–2013.

• Forskning och utveckling

18. Forskning om hållbar utveckling måste omfatta kortsiktiga projekt för stöd till beslutsfattande och långsiktiga visionära koncept och måsta angripa globala och regionala problem. Den måste främja tvärvetenskapliga metoder som omfattar samhälls- och naturvetenskaper och överbrygga klyftan mellan vetenskap, utformning av politik och genomförande. Teknikens positiva inverkan på smart tillväxt måste vidareutvecklas. Det finns fortfarande ett starkt behov av ytterligare forskning om samverkan mellan sociala, ekonomiska och ekologiska system

liksom om metoder och instrument för riskanalys, backcasting, prognoser och förebyggande system.

19. I detta avseende är det av avgörande betydelse att man sörjer för ett faktiskt genomförande av Europeiska gemenskapens sjunde ramprogram för forskning, teknisk utveckling under medverkan av universitet, näringsliv och beslutsfattare och gör framsteg med genomförandet av handlingsplanen för miljöteknik.

20. För en bättre förståelse av kopplingarna mellan de tre dimensionerna av hållbar utveckling kan det centrala systemet för redovisning av nationalinkomster utvidgas, bland annat genom att integrera begreppen lager och flöden och arbete utanför marknaden, och utvecklas vidare genom satelliträkenskaper, t.ex. miljöutgifter och materialflöden och med hänsyn till bästa internationella praxis.

21. Universitet, forskningsinstitut och privata företag spelar alla en väsentlig roll när det gäller att främja forskning som stöder ansträngningar för att se till att ekonomisk tillväxt och miljöskydd förstärker varandra. Universitet och andra högre utbildningsanstalter spelar en central roll när det gäller att tillhandahålla utbildning som ger den kvalificerade arbetskraften nödvändig kompetens för att fullt ut kunna utveckla och utnyttja hållbar teknik. De bör också bidra till miljöledning för lägre miljöpåverkan genom tvärvetenskapliga metoder och genom att bygga på befintliga nätverk. Man bör främja partnerskap och samarbete mellan universitet och högre utbildningsanstalter i Europa och tredjeländer, vilket uppmuntrar till arbete i nätverk och "peer learning".

FINANSIERING OCH EKONOMISKA INSTRUMENT

22. EU kommer att försöka använda alla slags policyinstrument när det genomförs sin politik. De lämpligaste ekonomiska instrumenten bör användas för att främja insyn på marknaden och priser som återspeglar de verkliga ekonomiska, sociala och miljömässiga kostnaderna för produkter och tjänster ("sätta rätt pris"). Man bör erkänna deras potential när det gäller att förena miljöskydd och snabb ekonomisk tillväxt och att utnyttja möjligheter som alla parter vinner på. Dessutom bör deras lämplighet bedömas utifrån en uppsättning kriterier, bl.a. deras inverkan på konkurrenskraften och produktiviteten.

23. Medlemsstaterna bör överväga ytterligare åtgärder för skatteväxling från arbete till förbrukning av resurser och energi och/eller förorening, bidra till EU:s mål att öka sysselsättningen och minska negativ miljöpåverkan på ett kostnadseffektivt sätt. I detta sammanhang bör kommissionen samla in relevant information senast 2007.

24. Senast 2008 bör kommissionen lägga fram en färdplan för reformen, sektor för sektor, av subventioner som har betydande negativa effekter på miljön och som är oförenliga med hållbar utveckling, med sikte på att gradvis avskaffa dem.

25. För att se till att EU:s medel används och kanaliseras på bästa sätt för att främja hållbar utveckling bör medlemsstaterna och kommissionen samordna sin

verksamhet för att stärka komplementariteten och synergierna mellan olika slag av gemenskapsmekanismer och andra samfinansieringsmekanismer såsom sammanhållningspolitiken, landsbygdsutvecklingen, Life+, forskning och teknisk utveckling, programmet för konkurrenskraft och innovation samt Europeiska fiskerifonden.

KOMMUNIKATION, MOBILISERING AV AKTÖRER OCH SKAPANDE AV YTTERLIGARE FRAMGÅNGAR

26. Kommissionen kommer att integrera hållbar utveckling i sin verksamhet för information, medvetandegörande och kommunikation och fortsätta att tillsammans med övriga gemenskapsinstitutioner anordna arrangemang och möten mellan intressenter rörande olika delar av strategin, sprida nya idéer och utbyta bästa praxis. I det sammanhanget bör kommissionen ta fram en guide för allmänheten om denna strategi, med bland annat god praxis och god politik i medlemsstaterna, för att bidra till att höja allmänhetens medvetenhet om hållbar utveckling. Goda kommunikationsverktyg bör användas för att mäta påverkan från mänsklig verksamhet på jordens förmåga att upprätthålla liv i all dess mångfald.

27. Kommissionen bör utveckla en konkret och realistisk vision av EU på dess väg till hållbar utveckling under de kommande 50 åren. En sådan vision kan utarbetas på ett sätt som bygger på deltagande, och den bör fastställa de viktigaste långsiktiga målen och beskriva mellanliggande stadier och steg på vägen mot ett uppfyllande av dessa mål.

28. Medlemsstaterna har en central roll när det gäller att rikta kommunikationen till den lämpligaste nivån.

29. Med tanke på de lokala och regionala nivåernas viktiga roll när det gäller att genomföra hållbar utveckling och bygga upp socialt kapital är det ett övergripande mål att bygga hållbara gemenskaper i stads- och landsbygdsområden där medborgarna lever och arbetar och att gemensamt skapa en hög livskvalitet. Metoder som lokala Agenda 21 och andra processer med brett deltagande av allmänheten måste stärkas och främjas ytterligare. Kommuner, städer och tätorter bör uppmanas att underteckna och genomföra Ålborgåtagandena. Nätverk på olika nivåer bör stödja denna verksamhet. 30. I detta sammanhang uppmanas kommissionen att utarbeta tänkbara alternativ för att främja kampanjen för hållbara europeiska städer och tätorter vilken erbjuder ett utbyte av god praxis, inklusive utarbetandet av kvalitetskriterier, indikatorer och instrument, exempelvis konsekvensbedömning. De regionala och lokala myndigheternas bästa initiativ för hållbar utveckling kommer att tilldelas priser årligen. Kommissionen kommer att uppmana de övriga EU-institutionerna och EU-organisationerna att lämna förslag till hur detta bäst skall kunna anordnas.

31. Företagsledare och andra viktiga aktörer, däribland arbetstagarorganisationer och icke-statliga organisationer, bör omedelbart inleda diskussioner med de

politiska ledarna om vilken politik som måste föras på medellång och lång sikt i syfte att åstadkomma en hållbar utveckling och att lämna ambitiösa förslag som går utöver de gällande lagstadgade minimikraven. Kommissionen kommer 2007 att lägga fram ett förslag för att främja denna process. I enlighet med den europeiska alliansen för företagens sociala ansvar bör medvetenheten och kunskaperna om företagens sociala och miljömässiga ansvar och redovisningsskyldighet ökas.

32. EU välkomnar initiativ från det civila samhället som syftar till att skapa större egenansvar för hållbar utveckling och kommer därför att intensifiera dialogen med berörda organisationer och plattformar som kan erbjuda värdefull vägledning genom att rikta uppmärksamheten på de konsekvenser som den nuvarande politiken sannolikt kan få för kommande generationer. I detta sammanhang kommer EU också att fortsätta att verka för ett fullständigt genomförande av Århuskonventionen om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor.

GENOMFÖRANDE, ÖVERVAKNING OCH UPPFÖLJNING

33. Kommissionen kommer att vartannat år (med början i september 2007) lägga fram en lägesrapport om genomförandet av strategin för hållbar utveckling i EU och medlemsstaterna, vilken också skall innehålla framtida prioriteringar, riktlinjer och åtgärder. När det gäller övervakningen på EU-nivå kommer kommissionen, när den analyserar läget med avseende på de utmaningar som beskrivs ovan, att utgå från en omfattande uppsättning indikatorer för hållbar utveckling, med beaktande av Eurostats övervakningsrapport om hållbar utveckling (som skall uppdateras vartannat år), samt de senaste vetenskapliga rönen och utvecklingen i förhållande till EU:s centrala verksamhet (strategier, handlingsplaner och lagstiftning).

34. För att säkerställa såväl en övergripande som en djupgående täckning av den hållbara utvecklingens komplicerade karaktär skall indikatorerna utarbetas på lämplig detaljnivå i syfte att garantera en korrekt bedömning av situationen för varje enskild utmaning.

35. I samarbete med medlemsstaterna genom arbetsgrupperna för hållbar utveckling kommer kommissionen att ytterligare utveckla och se över hela denna uppsättning indikatorer för att höja deras kvalitet och jämförbarhet samt deras relevans för EU:s förnyade strategi för hållbar utveckling, och den kommer då även att ta hänsyn till andra initiativ i fråga om indikatorer och inrikta sig på de indikatorer som man angivit sig vara i störst behov av.

36. Senast 2007, och regelbundet därefter, kommer rådet att se över framstegen med utvecklingen av indikatorer för hållbar utveckling och överväga att godkänna en begränsad uppsättning indikatorer för övervakning av strategin för hållbar utveckling på EU-nivå och i informationssyfte.

37. När det gäller nationell nivå kommer kommissionens lägesrapport att bygga vidare på medlemsstaternas åtgärder för att genomföra EU:s strategi för hållbar utveckling och de resultat som uppnåtts av genomförda inbördes utvärderingar. Varje medlemsstat skall utse en företrädare som skall fungera som kontaktpunkt för EU:s strategi för hållbar utveckling och som senast i juni 2007 (och därefter med två års mellanrum) skall tillhandahålla de nödvändiga uppgifterna om framstegen på nationell nivå i enlighet med de nationella strategierna för hållbar utveckling och i förekommande fall med beaktande av utvecklingen på subnationell nivå. Även relevanta uppgifter i andra rapporter från medlemsstaterna kommer att utnyttjas på bästa sätt.

38. På grundval av kommissionens lägesrapport och bidragen från rådet bör Europeiska rådet i december se över framstegen och prioriteringarna vartannat år (med början 2007) och ge allmänna riktlinjer om politik, strategier och instrument för hållbar utveckling, med beaktande av prioriteringarna enligt Lissabonstrategin för tillväxt och sysselsättning. På så sätt kan resultaten av EU:s strategi för hållbar utveckling bidra till arbetet inom ramen för Lissabonstrategin, inbegripet med de integrerade riktlinjerna och möjliggöra en enhetlig hantering av övergripande frågor såsom klimatförändringar, energieffektivitet, åldrande och social sammanhållning.

39. Europaparlamentet kommer att uppmanas att bidra med synpunkter i samband med kommande lägesrapporter och att inleda ett nära samarbete med rådet och kommissionen för att säkerställa att EU:s strategi för hållbar utveckling får ett så utbrett stöd som möjligt. Europaparlamentet kan även samråda med de nationella parlamenten. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) bör spela en aktiv roll för att skapa egenansvar bl.a. genom att fungera som katalysator för att stimulera debatten inom EU, och uppmanas att förbereda ett underlag för kommissionens halvårsrapport med en sammanställning över ledamöternas bästa metoder. Regionkommittén skulle kunna upprätta förbindelser på subnationell och lokal nivå.

40. De medlemsstater som utarbetar sina första nationella strategier för hållbar utveckling bör slutföra dessa senast i juni 2007. Framtida översyner av de nationella strategierna för hållbar utveckling bör genomföras mot bakgrund av EU:s reviderade strategi för hållbar utveckling för att säkerställa enhetlighet, överensstämmelse och ömsesidigt stöd, med beaktande av de särskilda förhållandena i medlemsstaterna.

41. De frivilliga inbördes utvärderingarna av nationella strategier för hållbar utveckling bör inledas 2006 av en första grupp medlemsstater. I dessa utvärderingar bör tjänstemän och berörda aktörer från andra medlemsstater delta, inbegripet nationella råd för hållbar utveckling och, i förekommande fall, internationella observatörer. De inbördes utvärderingarna skulle kunna inriktas antingen på strategierna i sin helhet eller på särskilda teman. De skulle även kunna användas för att fastställa exempel på god politik och praxis. En därpå

följande omgång av inbördes utvärderingar skulle kunna inledas 2007 med nästa grupp medlemsstater. Inbördes utvärderingar kan stödjas av vetenskapliga belägg genom extern utvärdering.

42. Medlemsstaterna kan använda sig av det befintliga europeiska nätverket för hållbar utveckling i syfte att underlätta utbytet av goda metoder och erfarenheter. I detta nätverk skulle det kunna samlas synpunkter om särskilda prioriterade områden och frågor som skall diskuteras av medlemsstaterna för att ge exempel på och dokumentera god politik och praxis. Detta nätverk skulle även kunna användas för att bättre integrera frågor om hållbar utveckling, vertikal integrering och överensstämmelse mellan politiken på gemenskapsnivå och på nationell och subnationell nivå.

43. Medlemsstaterna bör överväga att stärka eller, om dessa inte existerar, inrätta nationella rådgivande organ med berörda parter för hållbar utveckling för att stimulera en väl underbyggd debatt, bidra till förberedelserna av nationella strategier för hållbar utveckling och/eller bistå vid översynerna av framstegen på nationell nivå och gemenskapsnivå. Nationella rådgivande organ för hållbar utveckling syftar till att öka det civila samhällets deltagande i frågor om hållbar utveckling och bidra till en större sammankoppling mellan olika typer av politik och olika politiska nivåer, inbegripet genom användning av nätverket av europeiska rådgivande organ för miljö och hållbar utveckling.

44. EU:s institutioner skulle kunna förbättra den interna politiska samordningen mellan olika sektorer. Rådet (allmänna frågor) bör säkerställa den horisontella samordningen av EU:s strategi för hållbar utveckling medan övriga rådskonstellationer bör kontrollera genomförandet inom sina respektive ansvarsområden. När rådet bedömer framstegen bör det överväga olika alternativ för hur dess arbete ytterligare kan förbättras för att säkerställa att EU:s strategi för hållbar utveckling faktiskt genomförs.

45. Senast 2011 kommer Europeiska rådet att besluta när en övergripande översyn av EU:s strategi för hållbar utveckling behöver inledas.

Indikatorer från den nationella strategin

Den fulla uppsättningen indikatorer från Regeringens skrivelse 2005/06:126

”Strategiska utmaningar”

1. Hälsa

- 1.1 Medellivslängd - Förväntad medellivslängd och hälsosamma levnadsår vid födseln.
- 1.2 Våld - Utsatt för våld eller hot om våld.
- 1.3 Självpupplevt hälsotillstånd - Andel som upplever sitt hälsotillstånd som gott eller dåligt.
- 1.4 Barns välbefinnande - Andel skolungdomar som trivs mycket bra med livet i stort sett just nu.
- 1.5 Astma - Förekomst av astma hos skolbarn.
- 1.6 Psykosocial arbetsmiljö - Andel anställda med hög anspänning och bristande stöd.
- 1.7 Fysisk arbetsmiljö - Andel anställda med besvär av fysisk belastning.
- 1.8 Rökning - Andel av befolkningen som röker dagligen.
- 1.9 Alkoholkonsumtion - Alkoholkonsumtion per invånare 15 år och äldre mätt som liter 100–procentig alkohol per person.
- 1.10 Övervikt - Andel överviktiga eller feta.
- 1.11 Motionsvanor - Motionsvanor på fritiden.
- 1.12 Trafikolyckor - Antal dödade och svårt skadade i trafikolyckor.

2. Hållbar konsumtion och produktion

- 2.1 Energieffektivitet - Energitillförsel per BNP, Wh/SEK uppdelat per energibärare.
- 2.2 Investeringar - Investeringar i realkapital, humankapital samt utgifter för FoU i förhållande till BNP.
- 2.3 Varutransporter/BNP - Varutransporter totalt (järnväg, väg, sjöfart) jämfört med BNP (frikoppling).
- 2.4 Energitillförsel - Energitillförsel per energibärare.
- 2.5 Energipriser - Hushållens energipriser; drivmedel, el och bränsle.
- 2.6 Bränsleförbrukning för personbilar - Bränsleförbrukning (bensin, diesel) för personbilar (liter per 10 km).
- 2.7 Miljöbilar - Andel bilar i miljöklass I, II och III.
- 2.8 Kollektivtrafik - Andel av befolkningen med tillgång till kollektiv förbindelse.
- 2.9 Kärnavfall - Mängd använt kärnbränsle från svenska kraftverk.
- 2.10 Hushållsavfall - Mängd avfall från hushåll.
- 2.11 Industriavfall - Mängd avfall från industrin.
- 2.12 Miljöledningssystem - Antal företag med miljöledningssystem (EMAS och ISO 14001) och skolor med s.k. grön flagg.
- 2.13 Ekologiskt jordbruk - Areal ekologiskt odlad mark, betesmark, slåtteräng.
- 2.14 Miljömärkt skog - Areal FSC- och PEFC-märkt skog.
- 2.15 Grön offentlig upphandling - Miljöanpassad offentlig upphandling, andel.
- 2.16 Investeringar i miljöskydd - Investeringar i miljöskydd.
- 2.17 Sysselsatta i miljöföretag - Andel sysselsatta i miljöföretag.

2.18 Miljöexport - Miljöföretagens export uppdelat på område.

3. Ekonomisk utveckling

- 3.1 Sysselsättningsgrad - Andel yrkesaktiva av total befolkning i åldrarna 20–64 år.
- 3.2 Offentlig skuld - Offentliga sektorns skuld (netto och brutto) i förhållande till BNP.
- 3.3 Tillväxt - BNI per invånare och årlig tillväxttakt.
- 3.4 Inflation - Konsumentprisindex, årsmedeltal.
- 3.5 Reallöner - Real månadslön före skatt.
- 3.6 Arbetslöshet Andel arbetslösa av arbetskraften.
- 3.7 Arbetstimmar per person - Antal arbetade timmar per person i arbetsför ålder (20–64 år).
- 3.8 FoU - Utgifter för forskning och utveckling i procent av BNP.
- 3.9 Forskning - Antal forskarutbildade per 1000 sysselsatta.
- 3.10 Innovationer - Andel små, medelstora och stora företag med innovationssystem.
- 3.11 Humankapital - Andel av befolkningen (20–74 år) med eftergymnasial utbildning.
- 3.12 Vidareutbildning - Kursdeltagande på och utanför arbetet.
- 3.13 Företagsklimat - Anställda i små och medelstora företag samt antal nystartade företag.

4. Social sammanhållning

- 4.1 Ekonomisk utsatthet - Andel av befolkningen med disponibel inkomst under 60% av medianinkomsten.
- 4.2 Demografisk försörjningsbörda - Äldre, barn och unga i förhållande till befolkningen 20–64 år.
- 4.3 Inkomstfördelning - Fördelningen av disponibla inkomster per konsumtionsenhet.
- 4.4 Ekonomiskt utsatta barn - Andel barn i hushåll med en disponibel inkomst under 60% av medianinkomsten av totala antalet barn.
- 4.5 Ekonomisk kris - Andel av befolkningen som befunnit sig i ekonomiskt utsatt situation, t.ex. lånat pengar till hyran.
- 4.6 Utrikes födda i ekonomisk kris - Andel av utrikes födda som befunnit sig i ekonomisk kris.
- 4.7 Regional befolkningsförändring - Befolkningsförändring i länen.
- 4.8 Långtidsarbetslöshet - Andel långtidsarbetslösa av arbetskraften.
- 4.9 Ungdomsarbetslöshet - Andel av ungdomar som är arbetslösa.
- 4.10 Utrikes födda, sysselsättning - Arbetslöshet och sysselsättningsgrad för utrikes födda.
- 4.11 Funktionshindrade, sysselsättning - Arbetslöshet och sysselsättningsgrad för personer med funktionshinder.
- 4.12 Sjukfrånvaro - Sjukskrivningar, aktivitetsersättning.
- 4.13 Fertilitet - Antal barn en kvinna skulle få under sin livstid om dagens fruktsamhetsnivå skulle bestå i alla åldrar.
- 4.14 Föräldraledighet - Uttag av föräldraledighet och tillfällig föräldraledighet.
- 4.15 Jämställdhet, löner - Lönegap mellan män och kvinnor.
- 4.16 Jämställdhet, chefer - Andel kvinnor och män i ledande positioner.
- 4.17 Valdeltagande - Andel av röstberättigade som röstat i riksdagsval.

- 4.18 Utrikes födda, valdeltagande - Valdeltagande för utrikes födda.
- 4.19 Förtroende för medier - Allmänhetens förtroendet för olika mediers innehåll.
- 4.20 Trygghet i skolan - Andel av eleverna som känner sig trygga i skolmiljö.
- 4.21 Grundkrav i skolan - Andel av eleverna i årskurs nio med slutbetyg som inte ger gymnasiebehörighet och andelen av eleverna som inte fått slutbetyg från gymnasieskolan inom fyra år.
- 4.22 Trångboddhet - Andel av befolkning med trångboddhetsnorm 3, per hushållsstorlek.
- 4.23 Ensamhet - Andel av befolkningen utan en nära vän.
- 4.24 Kulturkonsumtion - Frekvens av bokläsning och bio och teaterbesök.
- 4.25 Dator och bredband - Andel av befolkningen med dator och bredband.

5. Miljö och klimat

- 5.1 Växthusgaser - Utsläpp av växthusgaser per sektor jämfört med målen.
- 5.2 Farliga ämnen - Halter av långlivade organiska ämnen i bröstmjölk.
- 5.3 Farliga kemikalier, mängd - Mängd årlig användning av hälsofarliga kemiska produkter.
- 5.4 Temperaturförändring - Årsmedeltemperatur i Sverige och globalt.
- 5.5 Koldioxidutsläpp från hushållen - Totalutsläpp av CO₂ från hushållen, direkta, indirekta och utsläpp i andra länder.
- 5.6 Utsläpp av kväve och fosfor - Nettoutsläpp av kväve och fosfor från mark till hav.
- 5.7 Ozonedbrytande ämnen - Utsläpp av ozonedbrytande ämnen.
- 5.8 Luftkvalitet - Halt av kvävedioxid, svaveldioxid och partiklar i luft och marknära ozon.
- 5.9 Trafikbuller - Andel av befolkningen som är besvärad av trafikbuller.
- 5.10 Radon - Andel radonmätta flerbostadshus med förhöjda halter.
- 5.11 Biodiversitet - Antal hotade och utrotade arter.
- 5.12 Torskbeståndet - Bestånd av torsk jämfört med miljömålet.
- 5.13 Skyddad natur - Andel skyddad mark och vatten av total areal.
- 5.14 Miljöskatter - Miljöskatter uppdelat på typ av miljöskatt.
- 5.15 Närhet till naturen - Andel av befolkningen som har tillgång till grönområde inom 250 m från bostaden.

6. Global utveckling

- 6.1 Bistånd - Biståndets andel av BNI.
- 6.2 Koldioxidutsläpp i i-, och uländerna - CO₂ -utsläpp per inv. i Sverige jämfört med utvecklingsländerna och OECD-länderna.
- 6.3 Handel med fattiga länder - Sveriges export/import av varor till och från de 49 MUL-länderna (minst utvecklade länderna).
- 6.4 Fattigdom i u-länder - Andel av befolkningen som lever på mindre än 1 dollar per dag.

Exempel på principer vid samhällsplanering

Strategier för hållbara infrasystem (FMS)

- 1) systemförbättringar, d.v.s. effektivisering av ett (eller en typ av) system åt gången - vanligen av marginell karaktär,
- 2) systemsynergier, d.v.s. effektiviserad produktion av infrasystemtjänsterna genom samordning mellan olika system eller mellan system och bebyggelsen - som regel med mera långtgående följder, samt
- 3) sociala innovationer, d.v.s. nya kombinationer av varor, tjänster och eget arbete för att möta de behov som infrasystemen tillgodoser, vilket också kan innebära kraftigt transformerade eller helt nya sociotekniska system - vilka kan innebära de mest omvälvande förändringarna.¹

Mobility management

Planering för åtgärder som underlättar för trafikanter i alla trafikslag att göra bra och effektiva res- och transportval. Med detta avses res- och transportsätt som leder till bättre hälsa, bättre privatekonomi, bättre samhällsekonomi och en renare och säkrare omgivning. Förutsättningarna för bra res- och transportval skapas till stor del i samhällsplaneringen och genom lagar och regleringar men även genom trafiksystemens utformning, trafikplanering och information om olika färdssätt och möjligheter.

-Vid planering av bostäder o arbetsplatser minimera resor och transporter..

-Underlätta för gång, cykel, kollektivtrafik, bilpool, samåkning.

-Samordnade resor och transporter för varor och tjänster.

Fyrstegsprincipen för trafik och transporter

Steg 1 Först ska sådana åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.

Steg 2 I ett andra steg prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem.

Steg 3 I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder.

¹ Strategier för hållbara infrasystem, FMS

Steg 4 I det fjärde steget prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

Energiprinciper för kraftinfrastruktur

Nödvändig åtgärd?

Effektivisera?

Byta källa?

Handbok i bilsnål Samhällsplanering Lund 2006

Översiktlig planering

- Ö 1: Lokalisera bostäder med cykelavstånd till stora arbetsplatser, knutpunkter eller centrum.
- Ö 2: Lokalisera bostäder till kollektivtrafikknutpunkter eller stråk.
- Ö 3: Lokalisera besöksintensiva och/eller personaltäta verksamheter till knutpunkter eller kollektivtrafikstråk.
- Ö 4: Lokalisera företag utifrån kollektivtrafikens läge i staden (ABC-principen).
- Ö 5: Planera för områden med lågt bilnehav.
- Ö 6: Identifiera och planera områden som är lämpliga för bilpooler.
- Ö 7: Förtäta i befintliga bebyggelseområden.
- Ö 8: Funktionsintegrera bebyggelse.
- Ö 9: Planera för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.
- Ö 10: Planera för en hög täthet och ett effektivt markutnyttjande vid kollektivtrafikknutpunkter och -stråk.
- Ö 11: Utveckla befintliga och framtida knutpunkter för att underlätta byte mellan bil, buss, tåg, cykel – ”Hela resan”- perspektivet.
- Ö 12: Förbättra kollektivtrafikens framkomlighet i gatumiljön.
- Ö 13: Lokalisera kollektivtrafik till besöksintensiva och/eller personaltäta verksamheter.
- Ö 14: Begränsa byggandet där kollektivtrafikens möjligheter är små.
- Ö 15: Lokalisera större livsmedelsetableringar bilsnålt.
- Ö 16: Begränsa externhandelns utbredning.
- Ö 17: Ge nya gång- och cykelstråk gena sträckningar till olika målpunkter i området.

Ö 18: Utforma hållplatser så att de och vägen dit upplevs trygga med bra utblickar och god insyn nära bostäder alternativt verksamheter.

Ö 19: Skapa ett gång- och cykelvägnät med valfrihet.

Ö 20: Framställ en övergripande trafikplan/trafikstrategi alternativt flera specialiserade trafikplaner.

Ö 21: Framställ strukturplaner med avseende på handel.

Ö 22: Arbeta med planindikatorer för bilsnål samhällsplanering i den översiktliga planeringsprocessen.

Detaljplanering och bygglov.

D 1: Lokalisera bostäder till kollektivtrafikknutpunkter och -stråk.

D 2: Lokalisera besöksintensiva och personaltäta verksamheter till kollektivtrafikstråk.

D 3: Utforma bostadsområden med få bilparkeringsplatser.

D 4: Skapa parkeringsreserver.

D 5: Skapa cykelparkeringar med hög standard och bra läge i tillräcklig omfattning.

D 6: Använd maxtal för parkering/lägenhet.

D 7: Använd möjligheten att markera ytor som ”Ej P” för att prioritera gång- och cykeltrafik närmast entréer.

D 8: Öka tätheten och utnyttja marken effektivt vid kollektivtrafik.

D 9: Lokalisera verksamheter inom bostadsområden för att främja en ökad funktionsblandning.

D 10: Förmedla bilsnåla idéer i detaljplanens illustrationer.

D 11: Ge nya gång- och cykelstråk attraktiva och gena sträckningar.

D 12: Utforma hållplatser och vägen dit så att de upplevs trygga och är gena med bra utblickar och god insyn.

D 13: Skapa ett gång- och cykelvägnät med valfrihet.

D 14: Utveckla befintliga och framtida knutpunkter för att underlätta byte mellan bil, buss, tåg, cykel.

D 15: Arbeta med planindikatorer för bilsnål samhällsplanering i detaljplaneringen.

D 16: Följ upp detaljplanens bilsnåla intentioner i bygglovet.

D 17: Granska särskilt cykelparkeringarnas läge och deras omfång.

Avtal.

A 1: Etablera pilotprojekt för minskad bilanvändning med intresserade byggherrar.

A 2: Upprätta samverkansavtal för att stimulera byggnation i mindre attraktiva men bilsnåla lägen.

A 3: Kräv prioritering av gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik framför bil vid markanvisning.

A 4: Genomför markanvisningstävling med en avtals- och uppföljningsmodell för säkerställande av utlovade bilsnåla åtgärder såsom exempelvis bilpool.

A 5: Skapa bilsnåla exploateringsavtal.

Trafikutformning.

T 1: Ge gång- och cykelstråk attraktiva och gena sträckningar till olika målpunkter i området.

T 2: Prioritera gång- och cykeltrafiken.

T 3: Skapa ljusa och trygga gång- och cykeltunnlar.

T 4: Skapa cykelparkeringar av god kvalitet.

T 5: Skapa ett gång- och cykelnät med valfrihet.

T 6: Genomför cykelvägsinventeringar.

T 7: Utforma trygga hållplatser.

T 8: Utforma knutpunkter för att främja en god intermodalitet.

T 9: Förbättra kollektivtrafikens framkomlighet.

T 10: Utforma gatorna för att generera ett lågt bilanvändande.

Mjuka åtgärder med effekt på den kommunala planeringen.

M 1: Underlätta för bilpool att etableras inom fastigheten.

M 2: Erbjuder nyinflyttade eller nyanställda årskort på kollektivtrafiken samt informera om transporter.

M 3: Främja distansarbete genom utveckling av gemensamma IT-arbetsplatser i stadsdels- eller kommundelscentrum .

M 4: Krav på gröna resplaner hos nyetablerade företag.

M 5: För in bilsnålhetsfrågorna i specifika projekt.

Program, strategier och policy.

P 1: Utforma bilsnåla stadsdelsprogram.

P 2: Trafikplan som underlag till översiktsplanen.

P 3: Revidering av P-normen (Parkering i Lunds kommun, riktlinjer och behovstal, Rapport 2000:24).

P 4: Revidering av gång- och cykelpolicy.

Uppföljning och utvärdering.

U 1: Arbeta med planindikatorer för bilsnål samhällsplanering i planarbetet.

U 2: Efterstudier av handelsetableringar.

Strategi för minskat transportberoende - Miljövårdsberedningens promemoria 2006:2 Kap 5 Rekommendationer

Klimatutmaningen inom transportområdet är av en sådan dignitet att arbetet måste göras mycket effektivt.² Vägverket framhåller att en omställning måste ske i tre parallella insatsområden: ”förnyelsebara bränslen”, ”effektivare fordon” samt ”transportsnål bebyggelsestruktur och efterfrågan”.³ Verkets beräkningar visar att åtgärder inom det tredje insatsområdet har stora potentialer att effektivisera transporter och minska deras klimatpåverkan och andra negativa effekter. Potentialerna är särskilt stora beträffande ekonomiska styrmedel och planering av bebyggelse- och transportsystem. Miljövårdsberedningen anser att området förtjänar större uppmärksamhet än hittills. De flesta aktörer är överens om att priserna på drivmedel kommer att gå upp, antingen som en följd av proaktiv klimatpolitik eller till följd av oljebrist. Det är ytterligare ett skäl att fokusera dessa åtgärder, då de kan frigöra aktörer från transportberoende. Miljövårdsberedningen föreslår en Strategi för minskat transportberoende i tre ansatser:

- (A) Fokusera tillgänglighet och hållbara transportlösningar på nationell nivå,
- (B) Förstärk planeringsverktygen så att de långsiktigt styr mot hållbara geografiska bebyggelsestrukturer och transportmönster,
- (C) Reformera de ekonomiska styrmedlen så att de stöttar hållbara lokaliserings- och transportbeslut.

Vi föreslår tio åtgärder för minskat transportberoende. En strategi måste inte innefatta exakt dessa åtgärder. Det bör vara möjligt att nå samma resultat med en något annan åtgärds kombination. I delar för beredningen ett resonemang om potentialer i och acceptans för, föreslagna åtgärder. Miljövårdsberedningen vill understryka att potentialbedömningarna är osäkra, t.ex. bygger de i några fall på enklare enkäter, samt att de inte har bearbetats eller kvalitetsbedömts. Denna listning ska inte användas lösryckt ur sitt sammanhang inte heller bör de enskilda potentialerna aggregeras utan att först analyseras närmare.

Miljövårdsberedningen uppmanar regeringen att kvalificera dessa potentialbedömningar då de indikerar stora potentialer i prioriterade åtgärder. Åtgärderna förefaller också motiverade utifrån flera perspektiv såsom hälso-,

² Målen i Klimatstrategi för vägtransportsektorn är att, jämfört med 1990 års utsläpp av klimatpåverkande gaser, till år 2010 stabilisera nivån, till år 2020 minska utsläppen med minst 10 % samt att till år 2050 minska utsläppen med minst 40 % (publikation 2004:102, Vägverket, s. 50). Enligt prognoser och tabeller som presenteras i strategin förefaller vi behöva reducera de årliga CO₂-utsläppen från vägtrafiken med i storleksordningen 5 Mton CO₂ till år 2010, 9 Mton CO₂ till år 2020 samt 18 Mton CO₂ till år 2050.

³ Klimatstrategi för transportsektorn, publikation 2004:102, Vägverket.

miljö-, trängsel- och resursperspektiv. I flera fall har åtgärderna relativt hög acceptans och ökar stringensen inom politikområdet. Några exempel på potentialer är att:

åtgärder som ger mer hållbara fordonsval kan reducera koldioxidutsläppen från personbilsparken med 5–25 %,

åtgärder som miljöanpassar arbetsresor kan reducera trafikarbetet i storstadsregionerna Göteborg och Stockholm med 5–17 %,

åtgärder som effektiviserar offentliga aktörers tjänsteresor och spridningstransporter kan minska det trafikarbetet med 5–10 % respektive 15–30 %.

Studier indikerar också omvänt att en svag planering långsiktigt kan låsa oss i ökat transportberoende. Några exempel på negativa effekter av svag fysisk planering är att:

en ogenomtänkt regional ortstruktur och lokal utbyggnad kan påverka transportarbetet generellt,

extern lokalisering av handel kan ge en betydande ökning av bilresorna för inköp av dagligvaror,

villabebyggelse i satellitlägen ger sämre förutsättningar för leverans- och servicetrafik och kan bidra till fler och längre bilresor.

A) Fokusera tillgänglighet och hållbara transportlösningar på nationell nivå

Staten kan öka tempot i och acceptansen för en politik för ett minskat transportsberoende genom att komplettera befintliga redskap på nationell nivå och genom att själv gå före enligt följande förslag.

1) Skapa en plattform för transporteffektiv samhällsstruktur och efterfrågan. Det behövs en strategisk plattform, ett samarbete mellan infrastruktur-, kommunikations- och samhällsbyggnadspolitiken, som med ett långsiktigt systemperspektiv undviker låsningar i transportberoende och realiserar potentialer att minska klimatpåverkan där de är som störst. Följande moment är centrala i en sådan plattform.

1a) Skapa en vision för ”Transporteffektiva Sverige 2050”. En sådan vision bör bl.a. besvara frågorna: Hur skulle ett sådant samhälle se ut? Vilka möjliga långsiktiga kostnadsbesparingar och vinster skulle en framsynt och konsekvent genomförd politik kunna ge inom olika sektorer?

1b) Gör fördjupade potentialbedömningar, anta tidsatta mål och utveckla robusta strategier för en sådan politik på lång, medellång och kort sikt.⁴

1c) Anta en nationell logistikplan för hållbara kommunikationer som visar hur man konkret kan genomföra strategin. Där kan olika politikområden med berörda myndigheter, mötas för att koordinera insatser. En sådan plan bör särskilt peka på möjligheter till optimering baserad på mjuka insatser, såsom gods- och resandelogistik, samt på miljöanpassade transporter. Olika politiktivåer kan kopplas samman genom att regionala och lokala transportplaner (enligt förslag 4b och 5b) ingår som viktiga underlag. Finland avser lansera nationella logistikplaner under sitt EUordförandeskap hösten 2006 och Sveriges Kommuner och Landsting diskuterar ett liknande instrument. Miljövårdsberedningen vill i sammanhanget betona vikten av att sådana planer får ett långsiktigt perspektiv och hållbar inriktning.

2) Förbättra underlaget för investeringar genom att:

2a) Utveckla den samhällsekonomiska analysen vid övergripande planering och vid investeringsbeslut. Idag ska statliga investeringar större än 10 mnkr föregås av en samhällsekonomisk kalkyl där både kostnads- och nyttokomponenter värderas. Dessa och andra kalkyler vid övergripande investering och planering behöver kompletteras med metoder som kan ge helhetsbilder av konsekvenserna av olika alternativa utvecklingar. Metoderna behöver kunna besvara frågor av typen: Ökar transportberoendet och vad blir konsekvenserna av det? Vilka samhällsgruppers tillgänglighet ökar respektive minskar och till vilken samhällskostnad? Scenarieteknik, inriktningsanalyser eller strategiska konsekvensbedömningar kan vara metoder för att bedöma helheter, liksom för- och nackdelar, socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

2b) Redovisa markanvändningseffekter av förändrad trafikinfrastruktur. Staten bör säkra att tillgänglighetsnormen realiseras vid infrastrukturinvesteringar. Markanvändningen styr trafikutvecklingen på kort sikt medan trafiksystemets egenskaper styr markanvändningen på lång sikt. Det kan få avgörande betydelse för den långsiktiga transportutvecklingen.⁵Trafikplaner och objektsanalyser bör därför analysera sekundära markanvändningseffekter och därpå följande trafikeffekter av förändringar av trafiksystemet.

2c) Ge transportverken i uppdrag att redovisa hur resurser disponeras över olika typer av insatser i enlighet med Vägverkets fyrstegsprincip. På så sätt tydliggörs resursfördelningen mellan ”mjuka” insatser, som logistik för gods- och persontransporter, och traditionella investeringar i transportinfrastruktur. Det bör

⁴ Enligt Vägverkets potentialbedömning för insatsområdet är det möjligt att till år 2050 åstadkomma en reduktion av de årliga CO₂-utsläppen om drygt 12 miljoner ton CO₂ gentemot prognostiserad utveckling.

⁵ Stadsutveckling för hållbara transporter, rapport 5496, Naturvårdsverket 2005, s. 22 ff.

även framgå vilka samhällsekonomiska, miljömässiga och socioekonomiska konsekvenser dessa investeringar har resulterat i.

3) Öka acceptansen för och tempot i genomförandet av denna politik genom att gå före. Verka för att effektiva och miljöanpassade transporter blir norm i den statliga verksamheten genom att:

3a) Miljöanpassa och effektivisera transporterna i den offentliga upphandlingen.

Det bör göras enklare att ställa krav på miljöanpassade och effektiva varustransporter vid offentlig upphandling där vara och transport upphandlas i ett pris. Idag kan man i vissa fall ställa krav på transportsätt. Tillvägagångssättet är omständligt då dessa krav endast kan uttryckas i s.k. kontraktsbestämmelser. Staten bör gå före och effektivisera och miljöanpassa de egna godstransporterna genom att upphandla transporter och logistik separat där det finns potentialer för samordning. Regeringen bör också anta ett minimimål för upphandling av transporttjänster och endast handla tjänster inom den bästa kvartilen av marknadens utbud. Här finns potentialer att minska transporternas miljöpåverkan och att spara resurser. Stockholms stad provar en upphandling där varor och transporter separeras. Förväntat resultat är kraftigt minskade koldioxidutsläpp från spridningstransporter till stadens enheter genom omläggning till miljöfordon och samordning. Enkom samordning beräknas minska dessa transporters omfattning med 30 % och spara arbetstid vid varumottagning motsvarande ca 14 mnkr/år.⁶

3b) Regeringen bör göra den miljöanpassade resan till norm för statens egen verksamhet. Några viktiga steg i ett sådant arbete är att: anta en resepolicy som premierar de hållbara alternativen. Trafikkontoret i Göteborg och Vägverket i Borlänge har utvecklat en resepolicy respektive en mobilitetsplan⁷ för att effektivisera och miljöanpassa resandet.

stötta de miljöanpassade och fasa ut de starkt miljöpåverkande transportalternativen. Trafikkontoret i Göteborg har ersatt förmåns- och tjänstebilar med miljöbilspooler och "förmånskort" för kollektivtrafik samt överväger ett system för förmånsbicyklar. Två kommunala omsorgsförvaltningar har i samarbete med Vägverket förbättrat logistiken vid tjänsteresor. Försiktiga antaganden om potentialer pekar på att bättre logistik för dessa transporter kan minska trafikarbetet med 5–10 % och kostnaderna med ca 10 %. Kostnadsbesparingarna omfattar minskat transportarbete och effektivare nyttjande av fordon. Därutöver tillkommer besparingar i arbetstid som en bonus.

⁶ Tjänsteutlåtande Dnr 125-1215/2004 och Kommunstyrelseutlåtande, Utl 2005:47, Stockholms stad, Enkät av Utrednings- och Statistikkontor, Stockholms stad samt samtal, 050617, med Hultgren, J., Stadsledningskontoret, Stockholms stad.

⁷ 310 Resepolicy för Trafikkontoret, Göteborgs stad, 05-12-12 samt Plan för effektivare resor och transporter vid Vägverket i Borlänge, Vägverket 2005.

Vägverket har gjort en preliminär analys som pekar på att Sveriges alla kommuner tillsammans skulle kunna göra kostnadsbesparingar i storleksordningen 400 mnkr.⁸

B) Förstärk de svaga planeringsverktygen En relativt stor andel av transporter är strukturellt betingade. De beror av samhälleliga strukturella förhållanden som lokalisering av bostäder, service, arbetsplatser och infrastruktur. Det gäller särskilt s.k. tvungna transporter, dvs. arbets- och serviceresor som i sig inte medför något mervärde.⁹ Effektivisering av sådana transporter kan, förutom att minska klimat- och miljöeffekter, minska kostnader och ge kvalitativa vinster för berörda aktörer.

4) Ge förutsättningar att anta den regionala klimatutmaningen. Långsiktig planering på regional nivå har potentialer beträffande transportarbetet. Studier pekar på att regional ortstruktur kan påverka energianvändningen för transporter med 25 % och biltransportarbetet upp till 20 %.¹⁰ Det finns osäkerheter i analyserna, men de ger ändå en indikation om att det finns potentialer som bör utredas. En medveten styrning av bebyggelseutvecklingen är av stor betydelse för transportberoendet då bebyggelsen förändras långsamt och felstyrningar får konsekvenser under en lång tid framöver. Följande åtgärder är centrala förutsättningar för att anta den regionala klimatutmaningen.

4a) Skapa en regional samordning. Regionerna måste förmås anta klimatutmaningen som en av sina huvuduppgifter och förstå hur regionförstoringen kan hanteras utifrån detta perspektiv. För detta krävs en regional samordning. Här är Ansvarskommitténs uppdrag avgörande.

4b) Anamma en metodik för hållbar transportplanering. Genom en hållbar regional ortstruktur (t.ex. flerkärnighet i storstadsregioner) och en god regional kollektivtrafik kan regionförstoringens negativa transporteffekter minimeras. I det arbetet behövs en metodik för att kunna förutse konsekvenserna av olika alternativa utvecklingar och därmed kunna förebygga negativa effekter på

⁸ Kommunerna kan spara miljoner på tjänsteresor, Pressmeddelande 060201, Vägverket Region väst, samt Handbok för bättre kommunala tjänsteresor, publikation 2006:6, Vägverket.

⁹ Sådana resor är motsatsen till önskade resor och förknippas ofta med olust, ansträngning eller försakelse. En tvungen resa kan gärna elimineras eller förkortas om den ger samma utbyte beträffande dess syfte, t.ex. inköp eller arbete. Ca hälften av en persons reslängd under ett år består till stor del av tvunget resande: service- och arbetsresor. Beträffande godstransporter finns också en mängd transporter vars effektivisering, t.ex. bättre godslogistik, inte påverkar transportens syfte negativt. (Färder i framtiden - transporter i ett bärkraftigt samhälle, Steen et al, rapport 1997:7, KFB).

¹⁰ Fysiska strukturer för hållbar utveckling i medelstora och små städer och tätorter, Falkheden, L., Malbert, B., 2000, s. 17 ff med hänvisning till Transportenergi i byer och pendlingsregioner, Næss, P., rapport 1993:2, Norsk institutt for by- og regionforskning, Oslo respektive till Regional samhällsplanering för ett miljöanpassat transportsystem, Delrapport för N, O och Plän. Scenario Miljö 2010, VBB samhällsbyggnad 1995.

sociala sammanhang, hälsa och miljö. Metodiken i den av EU-kommissionen föreslagna Sustainable Urban Transport Plan (SUTP) kan vara en ledstjärna, men behöver eventuellt utvecklas för att tillämpas på regional nivå. Ett minimikrav beträffande den regionala framförhållningen är att Regionala utvecklingsplaner (RUP) och andra regionala planer konsekvensanalyseras utifrån bebyggelse- och transportperspektiv. Regeringens arbete med att ta fram en nationell strategi för regional utveckling under våren 2006¹¹ bör integrera ett sådant krav. Detta är särskilt viktigt om medel för investeringar i transportinfrastruktur från EU:s strukturfonder kommer att kanaliseras via RUP. En ny lagstiftning inom plan- och byggområdet bör också ta hänsyn till ovanstående behov.

5) Reformera planeringsverktygen så att hållbar lokal bebyggelse och transportutveckling säkras. På lokal nivå krävs ett antal viktiga inriktningar för att på kort och medellång sikt åtgärda effekterna av, och på lång sikt bygga bort, de strukturer som bidrar till ökat transportberoende. Viktiga åtgärdsområden är:

- genomtänkt bebyggelsestruktur för storstäder (decentraliserad koncentration/flerkärnighet/stjärnstad) och för övriga tätorter (enkärnighet),
- förtäta på redan exploaterad mark, särskilt kring kollektivtrafiknoder (det bör ske med hänsyn till att grönytor också är viktiga)
- god lokal kollektivtrafikförsörjning,
- decentraliserad service, såsom dagligvaruaffärer, skolor och daghem
- begränsning av parkeringsytorna och bättre fordonseffektiv tillgänglighet (stöd för bilpooler och -uthyrning).

Ett exempel på kommunal planering för hållbara transporter från Lunds kommun tyder på att en målinriktad planering i kombination med investeringar i miljöanpassade transporter kan dämpa biltrafiktillväxten på det kommunala trafiknätet med i storleksordningen 0,5 % per år.³¹⁵

Ett antal verktyg kopplade till PBL och relaterad lagstiftning saknar tillräckligt styrande effekt eller styr i fel riktning. En ny lagstiftning inom plan- och byggområdet bör revidera och komplettera nuvarande planeringsinstrument. PBL-kommitténs slutbetänkande, *Får jag lov*, överlämnades nyligen till regeringen. Beredningen anser inte att förslagen i betänkandet är tillfredsställande sett ur klimatperspektiv. Pågående utredning om parkeringslagstiftning bör kompletteras. Reformering bör ske enligt följande punkter.

5a) Koppla de nationella miljökvalitetsmålen starkare till PBL så att de blir en obligatorisk del av översikts- och detaljplanering. Sådan koppling bör införas i

11 Strategin ska utgöra plattform för samordningen mellan regional utvecklingspolitik och EU:s sammanhållningspolitik. 315 LundaMaTs, Uppmärksamhet och effekter 2004, Trivector Traffic AB och Tekniska förvaltningen, Lunds kommun, 2005, s. 69.

hänsynsreglerna. Stärk länsstyrelsens möjlighet att ingripa när planer motverkar dessa mål.

5b) Ställ krav på kommunala planer för hållbara transporter enligt metodik i den av EU-kommissionen föreslagna Sustainable Urban Transport Plan.

5c) Inför prövning enligt miljöbalken för externhandel där sekundära effekter såsom biltransporter vägs in som en självklar del av beslutsunderlaget. Ett minimalalternativ är att ge möjlighet att i genomförandeavtal ställa krav på transportererna.

5d) Revidera parkeringslagstiftningen, såväl berörda lagrum i PBL som annan lagstiftning, så att den kan nyttjas i syfte att premiera de miljöanpassade alternativ och så att den signalerar en mer restriktiv politik. Eventuellt bör kommunernas möjlighet att subventionera bilparkeringar med skattemedel också begränsas.

C) Reformera felstyrande ekonomiska styrmedel Ett antal ekonomiska styrmedel subventionerar transporter, särskilt vägtransporter, och förstärker eller möjliggör därmed också en geografiskt utbredd bebyggelsestruktur. En del av dessa styrmedel kan vara svåra att förändra då människor har baserat beslut kring boende och arbete på deras existens. Samtidigt är det viktigt att undvika ytterligare sådana inlåsnings effekter för framtiden. Principerna bör vara de följande.

6) Styr mot bränsleeffektiva personbilar genom att påverka fordonsvalet. Sverige har Europas mest bränsletörstiga personbilspark. Enligt Vägverket finns stora utsläpps- och kostnadsbesparingar att göra inom detta område. Om alla bilköpare konsekvent valde den mest bränslesnåla bensindrivna modellvarianten, skulle medelutsläppen av CO₂ minska 5–10 %. Om de valde den mest bränslesnåla modellen inom samma storlekssegment skulle medelutsläppen av CO₂ minska 20–25 %. Insatser som stöttar realiseringen av dessa potentialer har troligen god acceptans då svenska folkets bränslenota samtidigt skulle minska med 10 mdkr per år.¹² Om bilbyten också skedde till förmån för mindre och bränslesnålare bilar skulle utsläppen minska än mer. Här gäller det att signalera fordonens livscykelkostnad vid valsituationen för att få en så stark och långsiktig styreffekt som möjligt. Miljövårdsberedningen föreslår följande åtgärder.

6a) Påverka fordonsval via information. Information om bränsleförbrukning hos nya personbilar som säljs eller hyrs ut inom EU ska göras tillgänglig för konsumenterna³¹⁷. I Sverige omfattar informationsplikten¹³ nya personbilars bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och miljöklass. Reglerna tillämpas bara i

12 Kan vi köpa det vi vill ha?, Vägverket, publikation 2004:13, s. 1 samt Varför köper vi svenskar Europas törstigaste bilar? www.vv.se, Vägverket. ³¹⁷ EG direktiv 1999/94/EG, artikel 3.

13 Marknadsföringslagen (1995:4450), 4§ 2 st. samt konsumentverkets riktlinjer.

begränsad omfattning¹⁴ och kontrollen av efterlevnaden bör skärpas. Skärpt tillämpning av befintlig lagstiftning kan eventuellt förstärkas med ett förtydligande märkningssystem, enligt modell i Storbritannien eller Nederländerna, och med en informationskampanj som signalerar långsiktig miljömässig och ekonomisk vikt av smarta bilval. Acceptansen för åtgärden är troligen relativt hög då den ökar möjligheterna att fatta mer avvägda beslut om bilköp och därmed att spara pengar samt då den senaste tidens höjningar av bränslepriserna innebär att allmänheten är receptiv för denna typ av information. Åtgärden ökar rimligen också tilltron till politiken då befintlig lagstiftning genomdrivs. Kostnaden för det första ledet i insatsen är sannolikt låg. Det handlar om att, med stöd av befintlig lagstiftning, förändra branschens beteende.

6b) "Skärp" koldioxiddifferentieringen av fordonsskatten.

Koldioxiddifferentieringen av fordonsskatten, som införs under år 2006, är inte tillräckligt styrande beträffande nybilsköp. Regeringen bör i ett nästa steg skärpa utformningen eller införa en kompletterande koldioxiddifferentierad försäljningsskatt. För att styreffekten inte ska utarmas bör eventuellt koldioxidfaktorn i skatteskalen justeras upp med ca 2 % per år, enligt dansk modell. Naturvårdsverket föreslår i sitt remissyttrande över Vägtrafikskatteutredningens slutbetänkande en skarpare utformning av fordonsskatten som har potential att minska koldioxidutsläppen med 0,1 Mton CO₂/år till år 2010 och 0,5 Mton CO₂/år till år 2020.¹⁵

Verkets förslag innebär att medelskatteuttaget per bil förblir oförändrat, vilket borde ge en relativt hög acceptans. Acceptansen för en "skärpt" koldioxiddifferentiering av den årliga fordonsskatt kan öka om informationen parallellt förbättras (enligt åtgärd 6a) så att aktörer kan fatta mer ekonomiskt välunderbyggda beslut om sina fordonsväl grundade på livscykelkostnaden.

6c) Komplettera eventuellt med koldioxiddifferentierad försäljningsskatt.

Regeringen bör överväga en koldioxiddifferentierad försäljningsskatt. En sådan skatt bör inte innehålla några begränsningar för storleksminskningar. Förslaget i slutbetänkande av Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion för hushållen är intressant.¹⁶

7) Skapa hållbara tjänste- och arbetsresor. En stor del av arbets- och tjänsteresorna företas med personbil. Det beror delvis på att personbilen gynnas av skattereglerna. Miljövårdsberedningen ger i det följande förslag på åtgärder

¹⁴ ³¹⁹ Se t.ex. PM om bilannonser, Underlagsrapporter till klimatstrategi för vägtransportsektorn, publikation 2004:103, Vägverket.

¹⁵ ³²⁰ Utvärdering av styrmedel i klimatpolitiken, rapport 5394, Naturvårdsverket 2004, s. 230 ff med hänvisning till Koldioxidrelaterad skatt på bilar, Rapport 5187, Naturvårdsverket 2002 samt Fiscal measures to reduce CO₂-emissions from new passenger cars, European Commission, 2002.

¹⁶ Bilen, biffen, bostaden (SOU 2005:51), s 113.

som uppgraderar de miljöanpassade och hälsofrämjande transportererna samt successivt fasar ut eller ersätter incitament för transporter.

7a) Tillämpa befintliga regler för förmånsbeskattning av parkering. Förmån av fri parkering är skattepliktig, men få personer skattar idag för denna förmån. Kontrollen av efterlevnaden av befintliga skatteregler bör skärpas. Det råder delade meningar om huruvida förmån av fri parkering ingår i nuvarande värdering av värdet för förmånsbilar. Förmån av fri parkering bör inte ingå i värdering av förmånsbil, utan bör hanteras inom systemet för beskattning av parkeringsförmån. Orsaken är att om parkeringsförmån ingår som ett schablonvärde i bil-förmån blir den förmånen olika fördelaktig på olika ställen i landet (eftersom parkeringskostnader varierar kraftigt). Olika studier indikerar att parkeringskostnader har stor betydelse för pendlares val av färdmedel.¹⁷ tudier pekar på att en strikt tillämpning av beskattning av förmånsparkering skulle kunna minska biltrafiken med mellan 5–10 % i Göteborg¹⁸ och 13–17 % i Stockholm¹⁹. En striktare tillämpning ger också ökade skatteintäkter. För Stockholms stad uppskattas dessa till 60 mnkr/år²⁰ och totalt i landet beräknas de till 150 mnkr/år.²¹ Om potentialer i befintlig lagstiftning först realiserar ökar stringensen och rättssäkerheten i politikutövningen, vilket på sikt kan stärka acceptansen

7b) Skattebefria miljöanpassade och hälsofrämjande reseförmåner. I stadsområden är 70–80 % av bilresorna kortare än 3–4 km. Dessa resor kan troligen i stor utsträckning ersättas med gång-, cykel och kollektivtrafik.²² I en enkätstudie uppgav närmare en fjärdedel av de tillfrågade personerna att de kunde tänka sig att byta transportslag om de fick gratis kollektivtrafikkort.²³ Det finns ofta en stor differens mellan potential och faktiskt utfall i den här typen av studier, varför ytterligare analys eller storskaligt försök vore önskvärt. Klart är dock att det finns möjligheter att påverka transportbeteendet med ekonomiska incitament samt att dessa möjligheter inte nyttjas fullt ut. Regeringen bör

17 Bl.a. Vad betyder fri parkering för vägtrafiksituationen i Stockholmsområdet, Jansson, J.-O., Wall, R., Ekonomiska institutionen, Linköpings universitet, 2002..

18 Djupintervjuer med avseende på val av färdmedel, Rapport 10752, Trafikkontoret, Göteborgs stad.

19 Minskad trängsel genom förändrad parkeringspolitik, PM nr 15:2003, Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, s. 3.

20 Summan inkluderar även höjda arbetsgivareavgifter. Den gäller förutsatt att 40 % av de berörda individerna fortsätter att utnyttja sina parkeringsplatser, att de betalar 50 % marginalsatt samt att förmånsvärdet i genomsnitt är 20 000 kr/år. (Minskad trängsel genom förändrad parkeringspolitik, PM nr 15:2003, Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, s. 15.)

21 Parkeringsförmån, Även förmånsbilar bör beskattas, Trafikkontoret Göteborg, 2005, s. 3.

22 Tätortsbefolkningens strukturella bilberoende – GIS-projektet Tillgänglighet i svenska städer 1980 och 1995, Ombearbetad upplaga, Reneland, M., Tema Stad & Trafik, Arkitekturstektionen, Chalmers tekniska högskola, 2001, ss. 4, 20, 21.

23 328 Djupintervjuer med avseende på val av färdmedel, Rapport 10752, Trafikkontoret, Göteborgs stad

skattebefria cykel- och kollektivtrafikförmåner, t.ex. kollektivtrafikkort och cykelleasing, så att företag och myndigheter kan stötta sina anställda att transportera sig på ett miljöanpassat och hälsofrämjande sätt. Det är samhällsekonomiskt motiverat att likställa dessa förmåner med befintliga skattebefriade förmåner, t.ex. friskvårdskort på gym. Acceptansen är hög för dessa åtgärder. Enligt en Sifo-undersökning tycker 55 % respektive 67 % av befolkningen att arbetsgivare ska ha rätt att ge en cykel eller ett busskort som skattefri löneförmån till de anställda.²⁴

7c) Frikoppla reseavdraget från bilresor och avveckla det på sikt. Reseavdraget understödjer generellt sett resor och bidrar därmed till att låsa människor i ett strukturellt transportberoende. Befintliga regler för reseavdrag har också andra negativa särdrag då det ger ekonomiska incitament att använda bilen för arbetsresor och att använda privat bil i tjänsten. Systemet uppmuntrar dessutom till fusk. Skatteverkets granskningar tyder på att över hälften av reseavdragen omfattar fusk eller felaktigheter²⁵, vilket motsvarar i storleksordningen tre mdkr i olagliga skattesubventioner årligen.²⁶ Reseavdraget kan i en första fas göras oberoende av transportslag, enligt Kollektivtrafikkommitténs förslag²⁷. Om förändringen, i enlighet med förslaget, görs utgiftsneutral för staten, sänks avdraget något. På så sätt uppgraderas de miljöanpassade transportslagen och den generella styrningen mot resande försvagas. Det finns hinder för ett ändrat reseavdrag. Även om dagens system för reseavdrag i första hand bekostar pendling i storstadsregioner är en del hushåll i glesbygden beroende av resebidraget. I nästa fas kan därför en utfasning eventuellt ske partiellt i storstadsregionerna eller i landet som helhet med undantag för, eller med kompensation i, definierade glesbygdsområden.

7d) Påbörja omställningen till miljöanpassade företagsbilspooler. Förmånsbilar utgör uppskattningsvis 25 % av nybilsförsäljningen²⁸, vilket gör att skattereglerna kring förmånsbilar har en betydande inverkan på fordonsparkens sammansättning. En analys år 1996 visade att om förmånsbilsinnehavare hade samma priskänslighet som andra privatbilister, skulle det totala trafikarbetet i Stockholms län minska med 3 % och i Stockholms stad med 4 %.²⁹ Förmånsbilsystemet bör i ett första led justeras genom att höja drivmedelsfaktorn så att bilinnehavaren betalar full drivmedelskostnad för privat körning. Faktorn bör förmodligen höjas till, i storleksordningen, 1,8–2. I nästa etapp bör systemet för fritt drivmedel avvecklas. Därutöver bör regeringen överväga att

24 Låt oss gynna miljövänligt resande, Expressen, 050619, med hänvisning till Sifo.

25 Resor till och från arbetet hårdgranskas, pressmeddelande 050401, Skatteverket Linköping samt Avstånd ska göra avdrag, Svenska Dagbladet, 041027.

26 Ändrat reseavdrag, Gynna hållbart resande via skattsedeln, Trafikkontoret, Göteborgs stad.

27 Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67), s. 312 ff.

28 Bilförmåner påverkar utsläpp av koldioxid från bilar, Rapport 5381, Naturvårdsverket 2004.

29 334 Kompletterande utvärdering av Naturskyddsföreningens förslag till innerstadszoner för Stockholm, Transek 1996, s. 10 och 16.

koldioxiddifferentiera beskattningen av förmånsbil. Eventuellt kan det system som infördes i Storbritannien år 2003 stå modell. Där baseras förmånsvärdet dels på en grundavgift som sätts utifrån bilens ekonomiska värde och årlig körsträcka, dels på en avgift som baseras på bilens utsläpp av koldioxid. Den brittiska modellen skulle innebära att förmånsvärdet i normalfallet höjs med 20–30 % för en bensinbil som förbrukar mer bensin än snittet i sin storleksklass, vilket bättre skulle avspegla kostnaden för att köra motsvarande bil privat. Utvärderingen av det engelska systemet visar på signifikant minskad privat körsträcka och minskade koldioxidutsläpp från nya förmånsbilar.³⁰

På sikt bör förmånsbilsystemet ersättas med en miljöanpassad lösning, t.ex. ett system med incitament för miljöbilspooler för företag. Regeringen bör utreda vilka incitament som behövs för att entusiasmera företagen att tillämpa sådana lösningar. En förutsättning för effektivt utnyttjande av ett sådant system är att skattemässiga hinder för privat anslutning till miljöbilspooler undanröjs.

8) **Styr mot effektivare godstransportarbete.** Långväga godstransporter ökar mycket snabbt och en av flera bakomliggande orsaker är att en långt driven global arbetsdelning är lönsam då transportkostnader är låga och skillnaden i lönekostnader mellan hög- och låglöneländer är stor. Exempel finns på att fiskpinnar, under en 80 dagar lång produktionsresa, fraktats drygt 4400 mil mellan fiskevattnet i Nordostatlanten, via Kina, till våra svenska middagsbord.³¹ Exemplet pekar på vikten av att långsiktigt förändra dessa kostnadsförhållanden. Skatteväxlingen har en central roll i sammanhanget och det är av vikt att de skattesänkningar som kommer till stånd disponeras med hänsyn tagen till dessa förhållanden. Godstransporter på väg har stora externa kostnader. Beredningen anser att följande åtgärder, som delvis avser att internalisera dessa kostnader, kan bidra till att effektivisera godstransportarbetet på väg.

8a) **Skärp kontrollen av efterlevnaden av befintliga regler för godstransporter.** Det finns ett utbrett fusk inom lastbilstrafiken som bl.a. omfattar överlast, för långa körtider och systematiska hastighetsöverträdelser. Fusk leder till att priserna pressas ned, konkurrensen snedvrids, vägarna bryts ner snabbare samt till att miljöpåverkan och risken för olyckor ökar.³² Det är av stor vikt att kontrollen av efterlevnaden av befintliga regler kring godstransporterna ökar.

8b) **Uppmuntra och påskynda standardiseringsarbetet inom branschen.** Trots ett politiskt intresse har utvecklingen av intermodala transporter varit

30 Bilens biffen, bostaden (SOU 2005:51), s. 116.

31 Fiskpinnens skräckresa, Aftonbladet 051119 samt samtal, 051215, med Tina Westberg pressansvarig på Findus.

32 Överlast i lastbilstrafiken, Rapport 2004:9, TFK – Institutet för transportforskning, s.4.

måttlig. Bakom detta ligger hinder av olika slag som påverkar pris och kvalitet, bl.a.³³

Standardisering av mått och vikter saknas: Sverige har bl.a. inte infört den internationella normen för gods på järnväg,³⁴ utan hanterar laster som går utanför den svenska normalprofilen som specialtransporter vilket omfattas av en hel del regler. De nationellt tillåtna måtten och vikterna för lastbilar varierar fortfarande något mellan länder. Flygcontainrar är anpassade efter flygplanskroppen varför godset måste lastas om.

Standardisering av informationssystem brister varför det går långsamt att identifiera gods och lastbärare, vilket försvårar lastsäkring.

Internationellt regelverk för ansvars- och säkerhetsfrågor saknas för gods på lastbärare och säkring av lastbärare till fartyg eller järnväg.

Det råder en kapacitetsbrist på järnvägen. Ovan listade praktiska brister rymmer stora potentialer till minskningar av transportsektorns koldioxidutsläpp. För att realisera dessa bör regeringen stötta och uppmuntra standardiseringsarbetet inom branschen.

8c) Öka internaliseringen av externa kostnader för vägtransporter genom en snabb homogenisering av energiskatten. En likställd energibeskattnings av diesel och bensin, som ger förutsättningar att i högre utsträckning internalisera transporterens externa effekter, är angelägen. Föreslagen höjning av energiskatten på diesel är dock inte tillräcklig. En plan för en så snabb homogenisering som möjligt bör antas. Diesel av miljöklass 3 har högre energiinnehåll än diesel av miljöklass 1 och 2. För att fullfölja principen om att fullt ut relatera energiskatten till bränslets energiinnehåll bör skatten eventuellt även spegla dessa skillnader.

8d) Öka också internaliseringen genom en relativt hög kilometerskatt i utbyte mot andra skattelättnader för åkerinäringen. En kilometerskatt som ger ökade kostnader för ökat transportarbete, bör införas för att komplettera styrningen. En sådan skatt bör redan i inledningsskedet differentieras mellan tätort och landsbygd och sättas till rätt marginalkostnadsnivå utan sänkning med energiskatten på bränsle. Kompensation för åkerierna som sänkning av andra kostnader, t.ex. skatter eller avgifter för arbetskraft, bör istället utredas närmare. Med denna fördelning skulle även ett oförändrat totalt skattetryck kunna verka mer styrande på trafikarbetet. Den skulle samtidigt förbättra konkurrenssituationen för svenska åkerinäringen. Schweiz har infört ett körsträcke-baserat avgiftssystem för tunga lastfordon (totalvikt över 3,5 ton). Avgiften tas ut på hela schweiziska vägnätet och är beroende av körsträcka samt fordonets totalvikt och avgasutsläpp. Utvärdering av systemet visar att

33 Godstransporter i samverkan (SOU 2003:39), s. 22–30.

34 339 UIC 596-6

trafiktillväxten har bromsats, fordonsflottan har anpassats till mer miljövänliga fordon och att lastkapaciteten utnyttjas bättre. Organisationsförändringar har också skett inom transportindustrin, t.ex. samgående, samarbete och ökade aktiviteter för styrning och planering. Indikationer finns på ändrat val av trafikslag, framförallt kombinerade transporter. Skatten har hittills haft låg påverkan på konsumentpriset.³⁵

9) Justera drivmedelsskattens koldioxidkomponent

9a) Realisera styreffekten i drivmedelsskattens koldioxidkomponent.

Svårigheten att uppskatta koldioxidutsläppens kostnader har lett till att drivmedelsskattens koldioxidkomponent ska sättas till en sådan nivå att vi uppnår det klimatpolitiska målet. Rådande trend för transportarbetet pekar på att nivån på koldioxidskatten inte är tillräckligt styrande. Om en revidering av antaganden om kolinnehåll till grund för koldioxidskatten sker och leder till lägre koldioxidskatt på diesel, urholkar detta styreffekten ytterligare. Koldioxidskatten ligger idag på ca 90 öre/kg CO₂, men bör enligt SIKA

ligga på ca 2,70 kr/kg CO₂ för att vi ska nå transportsektorns mål att stabilisera koldioxidutsläppen på 1990 års nivå till år 2010.³⁶ Nivån på denna komponent i drivmedelsskatten är också beroende av hur effektivt övriga styrmedel utnyttjas. Den relativt låga acceptansen för höjningar av koldioxidskatten pekar på att det är klokt att först ta hem enklare klimatvinster. Koldioxidkomponenten kan, om den nyttjas på rätt sätt betraktas som klimatpolitikens skyddsnet.

9b) Bibehåll styrningen genom en kompletterande indexering. En av de mest pådrivande faktorerna på bilismen är aktörernas ökade ekonomiska handlingsutrymme. För att bibehålla styreffekten bör koldioxidskatten indexeras utefter utveckling av BNP. Om den årliga fordonskattens koldioxidfaktor inte justeras upp årligen efter utveckling av bränsleeffektivitet bör även en sådan kompletterande indexering ske. (Eventuellt bör indexering för utveckling av bränsleeffektivitet ske av båda dessa styrmedel.) Uppslag till metodik för sådan indexering finns i Vägverkets klimatstrategi. Verkets bedömning av styrmedlets effekt är, givet att planen genomförs med början år 2007, 0,1 Mton CO₂-ekvivalenter år 2010, 2,3 Mton år 2020 och 8 Mton år 2050. Statens skatteintäkter bedöms öka med 1,3 mdkr år 2010, 12 mdkr år 2020 och 70 mdkr år 2050.³⁷ En dylik indexering slår hårdare på samhällsgrupper med låg inkomstutveckling, varför kompensation för vissa inkomstgrupper bör övervägas, t.ex. genom ökat grundavdrag.

35 Skatt på väg (SOU 2004:63), s. 406.

36 Etappmål för en god miljö, rapport 2003:2, SIKÄ, s. 38. samt Trafikens externa effekter. Uppföljning och utveckling 2003, rapport 2004:4, SIKÄ, s. 41.

37 Förslag till långsiktig plan för beskattning av drivmedel, publikation 2004:103, Vägverket, s. 12.

Inkludera transportererna i utsläppshandeln – ett alternativ till höjd koldioxidskatt. Idag täcker EU:s handelssystem för utsläppsrätter 46 % av medlemsländernas koldioxidutsläpp. För att systemet ska bli effektivt krävs ett långsiktigt plan för hur utsläppsrätterna ska minska i omfång samt en tydlighet så att aktörerna i systemet inte tvekar att göra investeringar i koldioxideffektiv teknik. EU:s medlemsstater bör gemensamt besluta total mängd utsläppsrätter och harmonisera reglerna för tilldelning. Inkludera alla sektorer i samma utsläppsbubbla - Det finns förslag om att inkludera samtliga sektorer i systemet för utsläppshandel. En sådan lösning har både för- och nackdelar. Fördelar är att man skulle få samma koldioxidpris i alla sektorer (vilket åtminstone i teorin minimerar kostnaden för att nå det övergripande koldioxidmålet) och att målet för den handlande sektorn skulle bli tydligare i relation till Kyotoprotokollets mål. Den stora och helt avgörande nackdelen är att det blir svårt att nå klimatmålet då den konkurrensutsatta industrin skulle sätta ribban för alla sektorer och vi missar chansen att bedriva en tuffare klimatpolitik för transport- och hushållssektorerna som inte är konkurrensutsatta. Idag är koldioxidskatten för dessa sektorer ca fem gånger högre än för industrin. Om Sverige gick in i en gemensam bubbla som omfattar huvuddelen av alla sektorer skulle dessutom klimatpolitik harmoniseras i samtliga EU-länder. Det vore olyckligt då initiativ från enskilda länder, historiskt sett, har utvecklat politiken. En egen bubbla för transportsektorn - Naturskyddsföreningen diskuterar i sitt remissyttrande över slutbetänkande från Utredningen om förnybara fordonsbränslen³⁸, en alternativ lösning med säljbara fossildrivmedelsrätter som skapar en egen utsläppsbubbla för transportsektorn. Ett sådant nationellt system med ”fossildrivmedelsrätter” begränsas volymmässigt genom riksdagsbeslut och årlig försäljning av fossila drivmedel så att sektorsmålen nås. Detta är en annan alternativ lösning som bör utredas närmare. Det finns ytterligare invändningar mot att föra in transportererna i handelssystemet, men en uttömmande diskussion ryms inte här. Miljövårdsberedningen tar inte ställning för eller emot denna lösning, utan vill endast peka på ovan nämnda problem som måste diskuteras och lösas innan en seriös diskussion om integrering kan bli aktuell.

10) Signalera att nuvarande mål – som koldioxidskatten ska styra mot – bara motsvarar det första steget i klimatpolitiken. Beredningen vill uppmärksamma att Kyotoavtalet och det mål som har antagits för transportsektorn till år 2010 för att förverkliga det, bara är ett första steg i klimatutmaningen. Det är mot dessa relativt kortsiktiga ambitioner som koldioxidskatten ska styra. På sikt behöver utsläppen minska mycket mer. Kommande strängare mål innebär att koldioxidskatten kan behöva justeras stegvis uppåt. Det är angeläget att såväl hushåll som beslutsfattare inom näringsliv och offentlig sektor förstår att man måste räkna med fortsatta

38 Introduktion av förnybara fordonsbränslen (SOU 2004:133).

prishöjningar på fossila drivmedel. För att skapa denna förståelse krävs tydliga politiska signaler.

Meddelande från kommissionen till Rådet och europaparlamentet – om översyn av strategin för en hållbar utveckling 2005-12-13

Från BILAGA 2

MÅL, STRATEGIER OCH ÅTGÄRDER – ATT GÖRA FRAMSTEG I FRÅGA OM STRATEGIN FÖR EN HÅLLBAR UTVECKLING

Denna bilaga innehåller ett urval av EU:s viktigaste strategier, handlingsplaner och andra initiativ för en hållbar utveckling. I de fall det finns operativa mål hänvisas det till dessa. Många medlemsstater har dessutom utarbetat sina egna strategier och handlingsplaner för en hållbar utveckling. På många områden är det dessutom medlemsstaterna som är bäst skickade att åstadkomma förändringar. EU kan stödja och komplettera medlemsstaternas åtgärder, underlätta utbyte av god praxis, vara referenspunkt för översyner av vilka framsteg som gjorts och främja ytterligare åtgärder. Strategin för en hållbar utveckling utgör den strategiska ramen för att avgöra hur man bör hantera de viktigaste fallen av ohållbar utveckling. En viktig del i denna ram är kopplingen mellan de olika trenderna. Det finns många olika kopplingar mellan de viktigaste prioriteringar som anges i huvuddokumentet. Ett gott exempel på detta är att en ökad användning av förnybara energiformer dessutom bidrar till att motverka klimatförändringen. Ett annat exempel är att förbättrad markanvändning, hållbarare transporter och förändrade energiförsörjningsmönster bidrar till att skydda den biologiska mångfalden. De olika strategierna och handlingsplanerna bör därför inte ses var för sig, eftersom var och en av dem kommer att bidra till att lösa problem även inom andra områden. Det är viktigt att man är väl medveten om de kopplingar som finns och utarbetar en politik som integrerar olika aspekter så att man når fram till lösningar som alla vinner på. Frågan om kopplingar mellan utvecklingstrender behöver utvecklas ytterligare. Kommissionen gör en konsekvensanalys av alla sina viktigare initiativ.

1. ÅTGÄRDER FÖR ATT ÅTGÄRDA KLIMATFÖRÄNDRINGEN

Övergripande mål

Begränsa klimatförändringen och dess kostnader för samhället

Operativa mål:

- I mars 2005 bekräftade Europeiska rådet på nytt att dess mål var att se till att **jordens genomsnittliga yttemperatur inte stiger mer än 2°C** i förhållande till de förindustriella nivåerna¹⁰, vilket innebär en koldioxidkoncentration på under 550 ppm som riktmärke för globala begränsnings- och minskningsinsatser.
- EU-15 och de flesta av EU-25 medlemsstaterna har gjort åtaganden inom ramen för Kyotoprotokollet om att minska utsläppen av växthusgaser under perioden 2008–2012.

Målet för EU-15 är en minskning av utsläppen med 8 % i förhållande till nivån för 1990.

- I syfte att bidra till detta mål **kommer EU** att i enlighet med överenskommelsen vid Europeiska rådets möte i mars 2005 att tillsammans med andra parter undersöka strategier för att **uppnå de nödvändiga minskningarna av utsläppen av växthusgaser** och kommer i detta sammanhang att överväga minskningsprofiler på 15–30 % som skall uppnås senast 2020 för gruppen med industriländer jämfört med referensvärdena i Kyotoprotokollet.

Exempel på viktiga åtgärder: pågående och planerade

- Utarbetande av en EU-strategi för klimatförändring för perioden efter 2012. Meddelande antaget i februari 2005 (KOM(2005) 35 slutlig).

http://europa.eu.int/comm/environment/climat/future_action.htm

- Andra fasen av Europeiska klimatförändringsprogrammet (ECCP) som inleddes i oktober 2005.

<http://europa.eu.int/comm/environment/climat/eccp.htm>

- EU:s system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser. Antaget i januari 2005 (direktiv 2003/87/EG).

<http://europa.eu.int/comm/environment/climat/emission.htm>

- Den tioåriga genomförandeplanen för det globala systemet av jordobservationssystem (GEOSS) 2005–2015.

http://europa.eu.int/comm/research/environment/newsanddoc/article_2211_en.htm

- Grönbok om effektivare energiutnyttjande (KOM(2005) 265 slutlig). Antagen i juni 2005.

http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/doc/2005_06_green_paper_book_en.pdf

¹⁰ Källor: Internationella växtskyddskonventionens (IPPC) andra utvärderingsrapport, rådets slutsatser från 1996, KOM(2005) 35 slutlig, s. 3, Europeiska rådets slutsatser från mars 2005

- Handlingsplan för ökad energieffektivitet. Planerat antagande under 2006.

http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/cnc/2000/com2000_0247en01.pdf

- Nya och förnybara energikällor. Meddelande om främjande av el producerad från förnybara energikällor, vilket grundar sig på genomförandet av direktiv 2001/77/EG. KOM(2005)627.

http://europa.eu.int/comm/energy/res/legislation/electricity_en.htm

- Handlingsplan för biomassa. Antagen i december 2005.

http://europa.eu.int/comm/energy/res/biomass_action_plan/index_en.htm

- Kampanjen hållbar energi i Europa.

<http://www.sustenergy.org/>

2. FRÄMJANDE AV GOD HÄLSA – FOLKHÄLSA

Övergripande mål

Främja en god folkhälsa och förbättra skyddet mot hälsohot

Operativa mål:

- Förbättra **skyddet mot hälsohot** genom att utveckla den kapacitet som behövs för att möta hot på ett samordnat sätt.

- Ytterligare **förbättra livsmedels- och foderlagstiftning**, inbegripet en översyn av livsmedelsmärkningsen.
- Fortsätta **främja en hög standard för djurhälsa och djurskydd** i EU och internationellt.
- Hejda ökningen av livsstilssjukdomar som kan förebyggas genom **hälsofrämjande och förebyggande åtgärder**.
- Säkerställa senast 2020 att kemikalier produceras, hanteras och används på sätt som **inte innebär betydande hot mot människors hälsa** eller miljön.
- **Förbättra informationen om miljöföroreningar** och skadliga hälsoeffekter.

Exempel på viktiga åtgärder: pågående och planerade

- En allmän hälsostrategi som uppföljning till programmet för hälso- och konsumentskyddsåtgärder 2007–2013 (KOM(2005) 115 slutlig).
http://europa.eu.int/comm/dgs/health_consumer/index_en.htm
- Ett europeiskt centrum för förebyggande och kontroll av sjukdomar, inrättat 2005 på grundval av förordning (EG) 851/2004.
http://europa.eu.int/comm/health/ph_overview/strategy/ecdc/ecdc_en.htm
- Strategin för hiv/aids. Planerat antagande i slutet av 2005.
[http://europa.eu.int/comm/development/body/theme/human_social/docs/health/Programme%20for%20Action%20\(EN\).pdf#zoom=100](http://europa.eu.int/comm/development/body/theme/human_social/docs/health/Programme%20for%20Action%20(EN).pdf#zoom=100)
http://europa.eu.int/comm/research/health/poverty-diseases/aids_en.html
- Meddelande om gemenskapens beredskapsplan för influensapandemier (KOM(2005) 607 slutlig).
http://europa.eu.int/comm/health/ph_threats/com/Influenza/COMM_PDF_COM_2005_06_07_F_EN_ACTE.pdf
- Meddelande om bättre samordning av planeringen av krisberedskapen på folkhälsoområdet (KOM(2005) 605 slutlig).
http://europa.eu.int/comm/health/ph_threats/com/Influenza/COMM_PDF_COM_2005_06_05_F_EN_ACTE.pdf
- Rekommendation om förbättrad patientsäkerhet genom förhindrande och kontroll av vårdrelaterade infektioner. Planerat antagande under 2006.
http://europa.eu.int/comm/health/ph_threats/com/comm_diseases_cons01_en.htm
http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/cnc/2004/com2004_0301en01.pdf
- Uppföljning och genomförande av vitboken om livsmedelssäkerhet (KOM(1999) 719).
http://europa.eu.int/comm/food/food/intro/white_paper_en.htm
http://europa.eu.int/comm/dgs/health_consumer/library/pub/pub06_en.pdf
- En strategi för djurhälsa – Gemenskapens handlingsplan om djurskydd och djurens välfärd för perioden 2006–2010. Planerat antagande under 2007.
http://europa.eu.int/comm/food/animal/diseases/strategy/index_en.htm
- Den europeiska handlingsplanen för miljö och hälsa för perioden 2004–2010 (KOM(2004) 416 slutlig).
http://europa.eu.int/comm/environment/health/index_en.htm

- Rådets förordning om registrering, utvärdering och godkännande av kemikalier (REACH), (KOM(2003) 644).

<http://europa.eu.int/comm/environment/chemicals/reach.htm>

http://europa.eu.int/comm/enterprise/reach/index_en.htm

3. BEKÄMPNING AV SOCIALT UTANFÖRSKAP OCH HANTERING AV

DEMOGRAFISKA FÖRÄNDRINGAR

Övergripande mål

Skapa ett samhälle utan socialt utanförskap

Operativa mål:

- Fortsätta att ställa upp särskilda EU-mål för minskning senast 2010 av antalet människor som är i **riskzonen för att drabbas av fattigdom**, med särskild inriktning på minskning av fattigdom hos barn på grundval av den öppna samordningsmetoden.
- Stödja medlemsstaterna i deras insatser för att **modernisera det sociala skyddet** med hänsyn till befolkningsåldringen.
- I betydande utsträckning **öka kvinnors och äldre arbetstagares deltagande på arbetsmarknaden** i enlighet med fastställda mål och öka sysselsättningsnivån för invandrare senast 2010.
- Fortsätta **utarbete en EU-politik för laglig invandring**, vilken bör åtföljas av strategier för att stärka integrationen av invandrare och deras familjer.
- Fortsätta insatserna för **livslångt lärande** och senast 2010 halvera antalet 18–24-åringar med högst grundskoleutbildning som inte deltar i utbildning eller yrkesutbildning. Medlemsstaterna är de viktigaste aktörerna när det gäller att uppnå faktiska resultat för dessa mål. EU kan stödja och komplettera medlemsstaternas åtgärder. EU kan underlätta utbytet av god praxis och vara referenspunkt för översyner av vilka framsteg som gjorts och främja ytterligare åtgärder. I den socialpolitiska agendan anges EU:s åtgärder för att uppnå full sysselsättning och ett samhälle utan socialt utanförskap.

Kommissionen och rådet¹¹ har utarbetat en strategi för att hantera budgetkonsekvenserna av

en åldrande befolkning. Den innebär att medlemsstaterna bör minska sina statsskulder för att

förekomma budgetkonsekvenserna av en åldrande befolkning och genomföra omfattande

arbetsmarknadsreformer, inbegripet reformer av skatte- och förmånssystemen, i syfte att öka sysselsättningsnivån, framför allt för äldre arbetstagare och kvinnor, samt omfattande reformer av pensionssystemen i syfte att minska trycket på de offentliga finanserna.

Exempel på viktiga åtgärder: pågående och planerade

- Den öppna samordningsmetoden på området socialt skydd och social integration.

Pågående.

http://europa.eu.int/comm/employment_social/social_protection/index_en.htm

- Gemenskapsprogram för sysselsättning och social solidaritet ”PROGRESS” för perioden

2007–2013. Planerat antagande under 2006.

http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2004/com2004_0488en01.pdf

- Den öppna samordningsmetoden på området utbildning och yrkesutbildning (”Utbildning och yrkesutbildning 2010”). Pågående.

http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2004/com2004_0488en01.pdf

- Integrerat handlingsprogram inom livslångt lärande 2007-2013 (KOM(2004) 474).

Planerat antagande under 2006.

http://europa.eu.int/comm/education/programmes/newprog/index_en.html

- Meddelande om Europas demografiska framtid. Planerat antagande under 2006.

http://europa.eu.int/comm/employment_social/social_situation/green_paper_en.html

¹¹ Europeiska unionens råd (2001), ”De offentliga finansernas bidrag till tillväxt och sysselsättning: att

förbättra kvalitet och hållbarhet”, rapport från kommissionen och rådet (Ekofin-rådet) till Europeiska

rådet i Stockholm den 23 och 24 mars 2001 (6997/01), Europeiska kommissionen (2000),

”Meddelande

om de offentliga finansernas bidrag till tillväxt och sysselsättning: krav på ökad kvalitet och hållbarhet

(KOM(2000) 846).

- Meddelande om en strategi för hälsa och säkerhet för perioden 2007–2012.

Planerat

antagande under 2006.

http://europa.eu.int/comm/dgs/employment_social/index_en.htm

- Meddelande om en färdplan för jämställdhet mellan kvinnor och män. Planerat antagande under 2006.

http://europa.eu.int/comm/employment_social/gender_equality/index_en.html

- Meddelande om icke-diskriminering och lika möjligheter för alla (KOM(2005) 224 –

Europeiskt år 2007).

http://europa.eu.int/comm/employment_social/fundamental_rights/index_en.htm

- Europeiska året för bekämpning av utslagning och fattigdom 2010.

http://europa.eu.int/comm/employment_social/social_inclusion/index_en.htm

- Den nya generationen strukturfonder och den nya Sammanhållningsfonden som antogs

under 2004 (KOM (2004) 493, KOM (2004) 494, KOM(2004) 495).

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_en.htm

- Förslag om inrättande av ett europeiskt centrum för övervakning av migration.

Planerat antagande under 2005.

http://europa.eu.int/comm/justice_home/doc_centre/immigration/doc_immigration_intro_en.htm

• Grönbok om det europeiska migrationsnätverkets framtid (KOM(2005) 606).
Planerat antagande under 2005.

<http://www.european-migration-network.org/>

• Uppföljning av meddelandet ”En gemensam agenda för integration - En ram för integration av tredjelandsmedborgare inom Europeiska unionen” (KOM(2005) 389 slutlig).

http://europa.eu.int/comm/justice_home/funding/inti/funding_inti_en.htm

[http://europa.eu.int/eur-](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005_0389en01.pdf)

[lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005_0389en01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005_0389en01.pdf)

• Handlingsplanen för bekämpning av människohandel. Planerat antagande i slutet av 2005.

http://europa.eu.int/comm/justice_home/fsj/crime/trafficking/fsj_crime_human_trafficking_en.htm

4. BÄTTRE FÖRVALTNING AV NATURRESURSER

Övergripande mål

Skydda jordens förmåga att härbärgera liv i alla dess former, respektera jordens begränsade naturresurser och främja en hållbar produktion respektive konsumtion för att bryta orsakssambandet mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring.

Operativa mål:

• **Förbättra resursproduktiviteten:** få mer output från varje använd resursenhet och minska de miljöskador (giftiga utsläpp i luften, vatten och mark samt överexploatering av markresurser och andra resurser) som orsakas av varje enhet.

• Förbättra förvaltningen och undvika överexploatering av **förnybara naturresurser** som fiskeriprodukter (inbegripet uppnåendet av **maximal hållbar avkastning** till 2015), biologisk mångfald, skog, vatten, luft, mark och klimat, återställa utarmade marina ekosystem till 2015 i enlighet med den genomförandeplan som fastställdes vid världstoppmötet om hållbar utveckling i Johannesburg.

• **Undersöka hur energiförbrukningen i EU kan minskas** till 2020 med hänsyn till att det finns en uppskattad besparingspotential på 20 % när det gäller energiförbrukningen.

Kommissionen håller på att inleda en diskussion om detta.

• Förnybara energikällor bör svara för 12 % av energiförbrukningen senast 2010.

• **Förnybara energikällor bör svara för 21 % av elförbrukningen** i EU-25 senast 2010.

Detta är grunden för medlemsstaternas nationella vägledande mål.

• **Hejda förlusten av biologisk mångfald** i EU till 2010 och bidra till en betydande

minskning av den globala förlusten av biologisk mångfald till 2010.

- **Genomförande och förvaltning av Natura 2000:** godkännande av områden senast 2006
(marina områden 2010), urval och sättande under förvaltning av områden senast 2010
(marina områden 2012)
- **Styra den tekniska utvecklingen** mot ett brytande av sambandet mellan ekonomisk tillväxt och påfrestningar på miljön.
- **Exempel på viktiga åtgärder: pågående och planerade**
- Handlingsplan för miljöteknik (ETAP) (KOM(2004) 38 slutlig). Fastställande av villkoren för miljömålen för viktiga produkter tillsammans med medlemsstaterna och viktiga intressenter senast 2007.
<http://europa.eu.int/comm/environment/etap/>
<http://europa.eu.int/comm/environment/docum/9842sm.htm>
- Handlingsplan för hållbar produktion och konsumtion. Planerat antagande under 2007.
http://europa.eu.int/comm/environment/index_en.htm
- Temainriktad strategi för hållbar användning av naturresurser. Antagande i december 2005.
<http://europa.eu.int/comm/environment/natres/>
- Temainriktad strategi för förebyggande och återvinning av avfall. Antagande i december 2005.
<http://europa.eu.int/comm/environment/waste/strategy.htm>
- Integrerad produktpolitik (IPP), uppföljning av KOM(2003) 302.
<http://europa.eu.int/comm/environment/ipp/home.htm>
- Grön offentlig upphandling, inbegripet ett förslag till direktiv om offentlig upphandling av rena och energieffektiva fordon, vilket planeras till slutet av 2005, och en undersökning, till 2007, tillsammans med medlemsstaterna om hur man bäst främjar en grön offentlig upphandling av andra viktiga produktgrupper.
<http://europa.eu.int/comm/environment/gpp/index.htm>
- Strategiska riktlinjer för landsbygdsutvecklingen, strategiska riktlinjer, nationella strategier och program för landsbygdsutveckling för perioden 2007–2013 (KOM(2005) 304. Antagna under 2005.
http://europa.eu.int/comm/agriculture/capreform/rdguidelines/index_en.htm
- Temainriktad strategi för mark. Antagande planeras under 2006.
<http://europa.eu.int/comm/environment/waste/strategy.htm>
<http://europa.eu.int/comm/environment/soil/>
- Tematisk strategi för luftförorening (KOM(2005) 446 slutlig). Antagen i september 2005. <http://europa.eu.int/comm/environment/air/cafe/>
- Skydd av den marina miljön, inbegripet den temainriktade strategin för skydd och bevarande av den marina miljön och andra åtgärder. Antagande under 2005.
<http://europa.eu.int/comm/environment/water/marine.htm>
- EU:s ramdirektiv om vatten - integrerad vattenförvaltning för avrinningsområden i Europa.

Genomförande av direktiv 2000/60/EG.

http://europa.eu.int/comm/environment/water/water-framework/index_en.html

- Gemenskapens strategi för biologisk mångfald. Antagen 1998. Meddelande om en strategi för biologisk mångfald. Planerat antagande under 2006.

http://europa.eu.int/comm/environment/nature/nature_conservation/natura_2000_network/

[managing_natura_2000/index_en.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/nature/nature_conservation/natura_2000_managing_natura_2000/index_en.htm)

- Genomförande av multilaterala miljöavtal. Pågående.

http://europa.eu.int/comm/environment/international_issues/agreements_en.htm

- Grönboken om havsfrågor. Planerat antagande i början av 2006.

http://europa.eu.int/comm/fisheries/maritime/index_en.htm

- Nätverket för grön diplomati. Pågående.

http://europa.eu.int/comm/external_relations/env/

- EU:s handlingsplan för skogen. Planerat antagande under 2006.

http://europa.eu.int/comm/agriculture/index_en.htm

5. HÅLLBARARE TRANSPORTER

Övergripande mål

Se till att våra transportsystem motsvarar samhällets ekonomiska och sociala behov samtidigt som deras oönskade verkningar på ekonomin, samhället och miljön minimeras

Operativa mål:

- Förbättra **styrningen av transportefterfrågan** i syfte att minska de negativa följderna av transportökningen.
- Uppnå hållbara nivåer för energianvändningen på transportområdet som ligger i linje med nivåerna inom andra sektorer och **minska utsläppen av växthusgaser från transporter** i högre utsträckning än energianvändningen på transportområdet.
- **Minska utsläppen av föroreningar** på transportområdet till nivåer som minimerar verkningarna för människors hälsa och miljön.
- Säkerställa att **koldioxidutsläppen från nya bilar i genomsnitt minskas till 140g/km fram till 2008/09 och 120g/km fram till 2012** som ett led i en integrerad politik.
- Verka för **införandet av utsläppsnormer Euro V** för lätta lastbilar och av Euro VI för tunga fordon.
- Säkerställa att 5,75 % av allt transportbränsle utgörs av **biobränsle** senast 2010.
- Minska **transportbuller** både vid källan och genom begränsande åtgärder i syfte att se till att den generella exponeringsnivån leder till minsta möjliga inverkan på människors hälsa.
- Öka **trafiksäkerheten** genom att förbättra väginfrastrukturen, uppmuntra trafikanter att visa större ansvar och öka fordonssäkerheten.
- **Halvera antalet döda i trafiken** till 2010 jämfört med 2000.
- Modernisera EU:s bestämmelser för **kollektivtrafiken** till 2010 i syfte att förbättra effektiviteten och kvaliteten.

Exempel på viktiga åtgärder: pågående och planerade

- Vitbok – ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” och en halvtidsöversyn (KOM(2001) 370).
http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf
- EU:s strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar. Meddelande om en reviderad strategi. Planerat antagande i september 2006.
http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm
- Främjande av användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel, direktiv 2003/30/EG.
http://europa.eu.int/comm/energy/res/legislation/biofuels_en.htm
http://europa.eu.int/comm/energy/res/legislation/doc/biofuels/en_final.pdf
- Ren stadstrafik. Civitas II-initiativet. Inlett i början av 2005.
http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/cut_en.html
<http://www.civitas-initiative.org/main.phtml?lan=en>
- Temainriktad strategi för stadsmiljö. Planerat antagande i januari 2006. Inbegriper även en åtgärd om planer för hållbara stadstransporter.
http://europa.eu.int/comm/environment/urban/home_en.htm
- Transportinfrastrukturavgifter.
http://europa.eu.int/comm/transport/infr-charging/charging_en.html
- Tredje järnvägspaketet som har till syfte att göra järnvägen attraktivare. Antaget 2004, inbegripet KOM(2004) 140 slutlig.
http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/new_en.htm

6. BEKÄMPNING AV FATTIGDOMEN I VÄRLDEN OCH FRÄMJANDE AV UTVECKLING

Övergripande mål

Aktivt främja en hållbar utveckling globalt sett och se till att Europeiska unionens inre och yttre politik är förenlig med en global hållbar utveckling och unionens internationella åtaganden

Operativa mål:

EU kommer att genomföra sina åtaganden i samband med den internationella ramen för en hållbar utveckling, vilken utgörs av världstoppmötet om hållbar utveckling (Johannesburg), Monterreyöverenskommelsen, resultatet av toppmötet om uppföljning av millenniedeklarationen och världstoppmötet. EU kommer att komma göra betydande insatser för att uppnå millennieutvecklingsmålen till 2015. Dessa är som följer:

- **Utrotta extrem fattigdom och hunger**
- Halvera andelen människor som har mindre än en US-dollar per dag att leva på.
- Halvera andelen människor som lider av hunger.
- Uppnå **grundskoleutbildning för alla**
- Se till att alla pojkar och flickor genomgår fullständig grundskoleutbildning.
- Främja **jämställdhet mellan män och kvinnor och förbättra kvinnors möjligheter**

- Avskaffa könsskillnader på grundskole- och gymnasienivå, helst senast 2005, och på alla nivåer senast 2015.

- Minska **barnadödligheten**

- Minska barnadödligheten hos barn under fem år med två tredjedelar.

- Förbättra **mödrars hälsa**

- Minska mödradödligheten med tre fjärdedelar.

- Bekämpa **hiv/aids, malaria och andra sjukdomar**

- Hejda spridningen av hiv/aids och vända den negativa utvecklingen.

- Hejda spridningen av malaria och andra stora sjukdomar och vända den negativa utvecklingen.

- Säkerställa **en hållbar miljö**

- Integrera principerna om en hållbar utveckling i länders politik och program, vända förlusten av miljöresurser.

- Halvera andelen människor utan hållbar tillgång till säkert dricksvatten.

- Uppnå betydande förbättringar i livsvillkoren för minst 100 miljoner sluminvånare till 2020.

- Utveckla **ett globalt partnerskap** för utveckling, vilket även inbegriper ytterligare

- utveckling av ett **öppet handelssystem respektive finansiellt system.**

För att uppnå dessa mål måste EU bland annat vidta följande åtgärder:

1) Öka biståndsvolymer. 2) Förbättra sitt **bistånds kvalitet, göra det mer enhetligt och öka dess effektivitet.** 3) Genomföra en **EU-strategi för Afrika.** 4)

Främja konfliktförebyggande åtgärder. 5) Genomföra **EU:s**

utvecklingspolitik – europeiskt samförstånd för utveckling. 6) Säkerställa att

utvecklingsagendan från Doha slutförs och bidrar till

millennieutvecklingsmålen och en hållbar utveckling. 7) Genomföra **GSP Plus.**

8) Säkerställa att dess **regionala och bilaterala handelsavtal bidrar till en**

hållbar utveckling. 9) **Stödja en global hållbar utveckling.**

Åtgärder: pågående och planerade

- Om snabbare framsteg i strävan att nå millennieutvecklingsmålen (KOM(2005) 132).

http://europa.eu.int/comm/development/body/communications/communications_en.htm

- EU:s strategi för Afrika (KOM(2005) 489).

http://europa.eu.int/comm/development/body/communications/docs/eu_strategy_for_africa_12_10_2005_en.pdf#zoom=100

- Utvecklingsfinansiering och effektivitet i biståndet (KOM(2005) 133).

http://europa.eu.int/comm/development/body/communications/docs/communication_133_en.pdf

- Konsekvens i utvecklingspolitiken (KOM(2005) 134).

http://europa.eu.int/comm/development/body/communications/docs/communication_134_en.pdf

- Slutsatser från rådet (allmänna frågor och yttre förbindelser): Europeiska unionens

utvecklingspolitik ”Dokument om europeiskt samförstånd” som grundar sig på meddelande KOM(2005) 311.

http://europa.eu.int/comm/development/body/development_policy_statement/index_en.

- Utvecklingsagendan från Doha. Pågående.

http://europa.eu.int/comm/trade/issues/newround/doha_da/index_en.htm

- Bilateral och regionala handelsavtal (till exempel avtalen om ekonomiskt partnerskap med AVS-länderna). Pågående.

http://europa.eu.int/comm/development/body/cotonou/index_en.htm

http://europa.eu.int/comm/trade/issues/bilateral/index_en.htm

- Dra fördel av globaliseringen – Åtgärder.

http://europa.eu.int/comm/trade/issues/global/index_en.htm

http://europa.eu.int/comm/trade/issues/global/sia/index_en.htm

http://europa.eu.int/comm/trade/issues/global/csr/index_en.htm

- Genomförande av EU:s åtaganden inom ramen för världstoppmötet om hållbar utveckling, EU:s vatteninitiativ, EU:s energiinitiativ, 10-årig handlingsplan för att främja en hållbar produktion och konsumtion. Pågående.

http://europa.eu.int/comm/environment/wssd/index_en.html

- EU:s internationella program för åtgärder mot hiv/aids, malaria och tuberkulos, 2007 (KOM (2004) 726).

http://europa.eu.int/comm/development/body/theme/human_social/pol_health3_en.htm

Inregia i Stockholm

Box 12519, 102 29 Stockholm

Telefon: 08-688 71 00, fax: 08-688 77 32

Inregia i Malmö

Slagthuset, 211 20 Malmö

Telefon: 040-699 62 64, fax: 040-699 62 80

Inregia i Ronneby

Inregia AB, Soft Center, 372 25 Ronneby

Tel: 070-349 06 15, 070-349 06 52, Fax: 0457-144 55