

Regeringskansliet  
Miljö- och energidepartementet  
103 33 Stockholm  
[m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)

2017-04-18

Kopia till  
[christina.nordenbladh@regeringskansliet.se](mailto:christina.nordenbladh@regeringskansliet.se)  
[m.remiss-energi@regeringskansliet.se](mailto:m.remiss-energi@regeringskansliet.se)

Klimatsvaret - CCL Sverige  
c/o Lars Almström  
Öllers väg 7 D  
295 74 Näsum

[lars.almstrom@klimatsvaret.se](mailto:lars.almstrom@klimatsvaret.se)

## **Remissvar på promemorian *Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle***

M2017/00723/R

Klimatsvaret - CCL Sverige är den svenska grenen av den amerikanska klimatorganisationen *Citizens' Climate Lobby* med 6 grupper i Sverige och 398 globalt.

### **Sammanfattning**

Klimatsvaret välkomnar regeringens ambition att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, men konstaterar att reduktionsplikt har flera stora svagheter, varav vi bara tar upp de viktigaste.

- 1) Utsläppsminskningarna är för små.
- 2) Reduktionsplikt kan inte användas av alla utvecklade stater.
- 3) Sveriges roll som internationell föregångare förloras.
- 4) Förslaget stimulerar inte svensk industri att ta fram klimatlösningar i sådan utsläppsfri teknik som världsmarknaden behöver.
- 5) Förslaget är för krångligt och dess effekter därför svåra att bedöma.
- 6) Förslaget gör inte tillräcklig skillnad mellan bra och dåliga biobränslen.
- 7) Förslaget begränsar inte allmänhetens körsträckor och stimulerar inte till den nödvändiga omställningen.
- 8) Förslaget löser inte problemet med utsläpp från utländsk tung trafik.

Istället för reduktionsplikt föreslår Klimatsvaret en lösning som saknar ovanstående svagheter.

### **Motiveringar till Klimatsvarets kritik**

1) Den tiden är förbi när det räckte att minska trafikutsläppen med 70 %.

Världens främsta klimatforskare kan uttrycka sig något olika och därför måste vi använda försiktighetsprincipen och lyssna på de mest oroade forskarna. Till dessa hör James Hansens forskningsgrupp [1].

För att stoppa den globala uppvärmningen måste vi sänka koldioxidhalten i atmosfären från dagens drygt 400 ppm till 350 ppm [2]. Och ifall vi ska kunna hindra en skenande klimatförändring måste denna sänkning genomföras mycket snabbt, före år 2100, dvs inom drygt 80 år [3].

James Hansen har visat att vår kolbudget är slut [2]. Vi hade behövt stoppa allt bruk av fossila bränslen år 2015 för att nå ner till 350 ppm i tid, dvs strax före år 2100 [3]. Men det gjorde vi ju inte.

Att människornas kolbudget är slut innebär att all koldioxid som vi nu och i framtiden släpper ut globalt måste bindas igen inom 80 år, ifall en katastrofal klimatförändring ska kunna undvikas. Men vem ska göra det?

Det måste våra barn och barnbarn! Hansen menar att alla utsläpp som vi gör nu kommer att tvinga kommande generationer att före år 2100 binda ungefär 150 GtC ur atmosfären, vilket motsvarar 15 års globala utsläpp från fossila bränslen och skogsavverkning. Av dessa 150 GtC skulle möjligen 100 kunna bindas genom ökad skogsplantering och bättre markanvändning [3]. Men sedan återstår ännu hårresande 50 GtC att göra sig kvitt, och idag vet ingen hur det skulle kunna gå till, eftersom teknik för detta saknas.

En vanlig definition av Hållbar utveckling är ”en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov” [4].

Men det är ju just det vi gör, men vi äventyrar inte – vi tvingar kommande generationer att binda den koldioxid som vi släpper ut och därför är alla våra nuvarande och framtida utsläpp ohållbara.

Reduktionspliktsförslagets mål om 70 % minskning är därför inte tillräckligt.

2) Sverige har gott om åkermark och mycket skog. Det gör att vi kan utnyttja dessa tillgångar för eget bruk. Men så är det inte för alla utvecklade stater.

Naturligtvis kan Sverige under en kortare period använda skogen och åkrarna för produktion av biobränslen. Men inte (som reduktionsplikten stimulerar till) i längden.

Världen behöver optimalt växande skogar för att sänka koldioxidhalten i atmosfären. Då är det osolidariskt och felaktigt att använda svensk skog till bränslen för transporter. Vi behöver ett styrmedel som inte stimulerar biobränslen från skog.

Världen står inför en omfattande havshöjning till följd av accelererande avsmältning i de stora landisarna [5]. Flera meters havshöjning kan inträffa inom innevarande sekel, men det räcker med en enda meter för att skapa kaos i världens livsmedelsförsörjning [6]. Då är det fel att använda svenska åkrar till produktion av bränslen för transporter. Vi behöver ett styrmedel som inte stimulerar produktion av biobränslen på våra åkrar.

3) Sveriges utsläpp är mikroskopiska i ett globalt perspektiv. Svenska utsläpp spelar med andra ord ingen roll för hur stor klimatförändringen blir. Sveriges stora roll i arbetet mot klimatförändringen är i stället som föregångare, genom att visa världen hur en välfärdsnation kan minska sina utsläpp, med hjälp av styrmedel som alla nationer kan använda, utan att förlora välfärden och utan att förlora medborgarnas stöd. Biobränslen hör inte till de alternativ som alla länder kan använda. Reduktionsplikten bidrar därför inte till att ge Sverige någon internationell ledarroll.

4) Eftersom reduktionsplikten inte skapar efterfrågan på utsläppsfria tekniska lösningar stimulerar förslaget inte heller svensk utveckling och produktion av sådana lösningar.

5) Det förefaller vara stor risk för en kraftig stimulans till industriellt skogsbruk och ett jordbruk som i industriell skala tillverkar drivmedel. Vilken effekt får förslaget för biologisk mångfald, för ekologisk odling, för inställningen till regeringen från miljömedvetna väljargrupper?

6) Det är orättvist att biodrivmedel som har helt olika inverkan på klimatet ska behandlas lika. I en trovärdig klimatpolitik måste istället bränslen åsättas ett pris på marknaden som motsvarar deras kostnader för samhället. Nästan alla bränslen orsakar växthusgasutsläpp, som inte skulle ha skett ifall de inte hade använts. Nästan alla växthusgasutsläpp är skadliga, men inte lika skadliga. Vi kan inte se att förslaget gör någon märkbar skillnad mellan bra och dåliga biobränslen.

Var finns övervägandena om följderna av förändrad markanvändning?

7) Förslaget stimulerar inte allmänheten eller yrkestrafiken till kortare körsträckor. Istället är risken stor att förslaget ger intrycket att problemet är löst, att det bara är att köra vidare som tidigare. Och då kommer körsträckorna snarare att öka. Den positiva effekten av övergången från fossila bränslen till biobränslen riskerar att bli betydligt mindre än avsett.

8) Reduktionsplikten påverkar inte den tunga lastbilstrafik som tankar utanför Sveriges gränser. Förslaget bidrar därför inte till att uppnå rättvisa förhållanden mellan svenska och utländska åkerier, och det bidrar inte till att minska utländska åkeriers växthusgasutsläpp i Sverige.

### **Bättre än reduktionsplikt: stigande växthusgasavgift med full utdelning**

Reduktionsplikten syftar till att minska växthusgasutsläpp från fossila bränslen. Den borde ha syftat till att eliminera alla växthusgasutsläpp från alla typer av bränslen inom inrikes transporter. Problemet som reduktionsplikten syftar till att lösa är alltså felformulerat.

Världens ekonomer är eniga om att bästa sättet att minska konsumtionen av en vara är att höja priset. Det som behövs är därför att höja priset på alla typer av växthusgasutsläpp från alla typer av bränslen inom inrikes transporter. Det är lättare att åstadkomma än vad de flesta tror.

Problemet har hittills varit EUs energiskattedirektiv. Men för ett år sedan föreslog EUs miljökommissionär Miguel Arias Cañete att Sverige skulle kunna få införa en skatt på nettoutsläppen från både fossila och biologiska bränslen.

I en intervju i SvD 16 mars 2016, fick Cañete frågan *Bör fossila bränslen vara dyrare än biobränslen?* och han svarade så här:

”– Det kan finnas sådana lösningar. Exempelvis en skatt som baseras bara på utsläppen på växthusgaser. Då blir det låg skatt på biobränslen och hög på fossila bränslen. Och du har en logik i systemet.” [7]

### **Klimatsvaret föreslår en stigande växthusgasavgift på alla bränslen inom inrikes transporter, med full utdelning, enligt följande.**

- a) Lägg en avgift på växthusgasutsläppen från alla bränslen vid pumpen.
- b) Placera statens hela intäkt från denna avgift i en fond.
- c) Töm fonden varje månad och betala ut allt, i lika stora delar till varje vuxen medborgare.
- d) Höj avgiften år efter år i den takt som krävs för att minska utsläppen tillräckligt fort.

Eftersom exempelvis bensin och etanol har olika stora växthusgasutsläpp per liter blir också avgiften per liter olika. Det är lätt att säga hur stora utsläpp som en liter bensin ger upphov till. Denna mängd får en viss avgift. Hur stora växthusgasutsläpp som en liter etanol ger upphov till kan beräknas med en livscykelanalys (och sådana beräkningar måste ske även i reduktionspliktsförslaget för att säkerställa att drivmedlet är ”hållbart”). Om då etanolens växthusgasutsläpp beräknas vara 80 % lägre än bensinens så kan etanolen ifråga lämpligen få så lite som 20 % av den avgift som bensinen får.

Avgiften måste stiga år efter år och på sikt bli hög. Detta kommer att höja priset på många varor och allmänheten kommer att uppleva dessa prisökningar. Därför är det viktigt att kompensera allmänheten och det sker alltså genom utdelningen av statens hela intäkt från växthusgasavgifterna i lika stora delar till varje vuxen medborgare. De som ställer om och alltså minskar sina utsläpp kommer att vinna och de som fortsätter att konsumera stora mängder utsläppsskapande bränslen kommer att förlora. Det är rättvist och precis vad som krävs.

### **Hur skulle detta förslag lösa de svagheter i reduktionsplikten som vi listat ovan?**

- 1) Under en period skulle de bästa biobränslena bli mycket lönsamma, men den stigande avgiften skulle samtidigt steg för steg minska den totala bränslekonsumtionen och på sikt eliminera alla utsläpp från bränslen. De sämsta bränslena skulle konkurreras ut först och de bästa sist. En smidig och förutsägbar övergång till en trafiksektor utan utsläpp från drivmedel skulle bli följden.
- 2) Stigande växthusgasavgift med full utdelning kan användas i alla utvecklade stater.

3) Om Sverige inför en stigande växthusgasavgift med full utdelning skulle Sverige kunna visa ett mycket viktigt ledarskap för resten av världen. Sveriges internationella anseende är stort och införandet av en effektiv politik, som har befolkningens stöd, skulle göra stort intryck och underlätta införandet av detta effektiva styrmedel i andra länder.

4) Med en stigande avgift på alla växthusgasutsläpp följer en stigande efterfrågan på utsläppsfria tekniska lösningar. Därmed skapas en marknad för teknisk utveckling i Sverige, som kan leda till produkter som hela världen snart kommer att efterfråga.

5) Stigande växthusgasavgift med full utdelning är mycket lätt att införa, lätt att förklara och lätt att övervaka.

6) Vi förutsätter att livscykelanalyserna kommer att klargöra vilka biobränslen som är bra och vilka som är mindre bra, genom att helt enkelt redovisa deras nettoutsläpp. Om avgiften för varje bränsle beror på dess nettoutsläpp kommer de bästa bränslena att få lägst avgift och alltså störst konkurrenskraft och de sämsta att vara de första som konkurreras ut.

7) Stigande växthusgasavgift med full utdelning kommer att minska konsumtionen av alla bränslen efterhand som de blir dyrare. Det innebär att körsträckor med drivmedel som orsakar nettoutsläpp av växthusgaser kommer att minska i takt med att avgiften höjs.

8) Utsläppen från den internationella lastbilstrafiken kan åtgärdas. USA har redan den typ av lastbilsbeskattning som behövs. Varje delstat registrerar med GPS hur långt varje lastbil färdats inom delstaten. Bränsleförbrukningen uppskattas sedan med hjälp av tabeller som anger bilmodellens förbrukning per kilometer. Därefter tar delstaten ut skatt som baseras på denna uppskattade förbrukning. Det enda som vi behöver tillägga i Sverige är en uppgift om vilken typ av bränsle som använts. Därefter kan växthusgasutsläppet beräknas och avgiftsbeläggas. [8]

### **Stödet för koldioxidskatt med utdelning växer i världen – två exempel**

*Climate Leadership Council* lanserades den 8 januari i år. Gruppen, består av några av USAs mest meriterade republikanska politiker och företagsledare: tre f.d. finansministrar, två f.d. utrikesministrar, två tidigare chefer för två olika presidenters ekonomiska råd och några mycket erfarna företagsledare. Gruppens partitillhörighet och stora gemensamma politiska erfarenhet är imponerande och dess förslag bekant: ”Lägg en stigande koldioxidskatt på fossila bränslen i USA och dela ut statens hela intäkt i lika stora delar till alla medborgare.” [9]

*Kaliforniens delstatskongress* beslöt i augusti 2016 att uppmana USAs president och USAs federala kongress att införa en stigande koldioxidavgift, och dela ut intäkten från denna avgift till låg- och medelinkomsttagare [10].

Mer om Klimatsvaret - CCL Sverige finns på webbsidan [www.klimatsvaret.se](http://www.klimatsvaret.se)

Lars Almström, Malmö

Ann Helleday, Stockholm

Matts Hjertqvist, Stockholm

Sofia Nahrungbauer, Uppsala

Frej Nicolaisen Sidén, Göteborg

För Klimatsvaret,

Bromölla den 18 april 2017

Lars Almström

## Referenser

- 1 Climate Science, Awareness and Solutions, Earth Institute, Columbia University, <http://csas.ei.columbia.edu/>
- 2 Hansen J, Kharecha P, Sato M, Masson-Delmotte V, Ackerman F, et al. (2013), *Assessing "dangerous climate change"*, s.5, s.10  
<http://www.plosone.org/article/fetchObject.action?uri=info%3Adoi%2F10.1371%2Fjournal.pone.0081648&representation=PDF>
- 3 James Hansen, *Rolling Stones*, <http://columbia.us1.list-manage.com/track/click?u=0ebaeb14fdbf5dc65289113c1&id=b07a3857ff&e=fa6456849>
- 4 Finansdepartementet 2000, *Vad är hållbar utveckling?*  
<http://www.regeringen.se/contentassets/3ab5d21a2c1d48068b80ac150b8daf3b/bilaga-7-vad-ar-hallbar-utveckling-kapitel-1-5>
- 5 J. Hansen et al.: *Ice melt, sea level rise and superstorms*, mars 2016, Abstract  
<http://www.atmos-chem-phys.net/16/3761/2016/acp-16-3761-2016.pdf>
- 6 Lester Brown, *Plan B 4.0: Uppdrag rädda Civilisationen!*, s.16  
[http://svenskaplanb.se/PB4\\_SvenskaPlanB.pdf](http://svenskaplanb.se/PB4_SvenskaPlanB.pdf)
- 7 SvD, *Sverige pressar EU om skatt på drivmedel*,  
<http://www.svd.se/sverige-pressar-eu-om-skatt-pa-drivmedel/av/jenny-stiernstedt>
- 8 Green Budget Europe, *Towards a European Fuel Tax agreement: how to cut diesel tax competition by adopting US/Canada IFTA model for trucks*,  
<http://green-budget.eu/towards-a-european-fuel-tax-agreement-how-to-cut-diesel-tax-competition-by-adopting-uscanada-ifta-model-for-trucks/>
- 9 Climate Leadership Council <https://www.clcouncil.org/wp-content/uploads/2017/02/TheConservativeCaseforCarbonDividends.pdf>
- 10 Pressmeddelande från Citizens' Climate Lobby,  
<http://citizensclimatelobby.org/california-congress-tax-carbon-give-revenue-households/>