

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

2021-02-16

Kopia till
andreas.kannesten@regeringskansliet.se
i.remissvar@regeringskansliet.se

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

lars.almstrom@klimatsvaret.se

**Remissvar på Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel –
kontrollstation
Diarienummer: I2020/03425**

Klimatsvaret - CCL Sverige är den svenska grenen av den amerikanska klimatorganisationen *Citizens' Climate Lobby* med 4 grupper i Sverige och 606 globalt.

Sammanfattning

Klimatsvaret anser att det är meningslöst att ersätta fossila, klimatskadliga bränslen med biobränslen, som ger lika stora klimatskador.

Målet med reduktionsplikten är på tok för oambitiöst och svarar inte mot det behov av kraftfulla åtgärder som föreligger.

Målet borde istället vara att eliminera alla koldioxidutsläpp – från fossila bränslen, så väl som biobränslen – inom 10 år.

- 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 begränsar inte allmänhetens körsträckor och stimulerar inte till den nödvändiga omställningen.
- 7) Förslaget löser inte problemet med utsläpp från utländsk tung trafik.

Istället för reduktionsplikt föreslår Klimatsvaret Avgift och Utdelning, 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 mindre än 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].

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.

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 Sveriges klimatpolitik äventyrar inte – den tvingar kommande generationer att binda den koldioxid som nuvarande generationer släpper ut och därför är alla nuvarande och framtida utsläpp från bränslen ohållbara.

Reduktionspliktens mål om 70 % minskning av de fossila koldioxidutsläppen till år 2030 är därför inte tillräckligt.

2) 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. Reduktionsplikten bidrar 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 finns en 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) 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.
- 7) 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. Problemet är dock inte alls olösligt. [7]

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 klimatskadliga växthusgasutsläpp från bränslen inom inrikes transporter. Det är lättare att åstadkomma än vad de flesta tror.

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

- a) Lägg en avgift på alla bränslen vid pumpen, utom biogas från oundvikligt mänskligt avfall.
- 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, och ett särskilt stöd till landsbygd och glesbygd.
- d) Höj avgiften år efter år i den takt som krävs för att minska utsläppen tillräckligt fort.

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.

Stödet för koldioxidskatt med utdelning växer i världen

Climate Leadership Council består av några av USAs mest meriterade republikanska politiker och företagsledare. Gruppens 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."

Förslaget stöds av 3500 ekonomer i USA, bland dem 28 nobelpristagare i ekonomi. [8]

Mer om Klimatsvaret - CCL Sverige finns på webbsidan www.klimatsvaret.se

Lars Almström, Malmö

Ann Helleday, Stockholm

Matts Hjertqvist, Stockholm

Henrik Petré, Uppsala

Referenser

- 1 Climate Science, Awareness and Solutions, Earth Institute, Columbia University, <https://www.climate-science-awareness-solutions.org/>
- 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=fda6456849>
- 4 Globala målen
<https://www.globalamalen.se/fragor-och-svar/vad-betyder-hallbar-utveckling/>
- 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
- 7 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/>
- 8 Climate Leadership Council <https://clcouncil.org/economists-statement/>