

## Remissvar från Klimatsvaret – CCL Sverige

### Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

LI2023/03919

#### Sammanfattning

*Klimatsvaret* är den svenska grenen av den globala klimatrörelsen *Citizens' Climate Lobby* och inriktar sig särskilt mot den inrikes vägtrafiken. Vi vill yttra oss över Trafikverkets rapport *Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037*.

Klimatsvaret driver förslaget Avgift och Utdelning, som kort innebär en stigande avgift på koldioxidutsläpp i vägtrafiken, där hela intäkten oavkortat delas ut i lika delar till befolkningen. Dock bör en extra andel tillföras människor bosatta på landsbygden.

Detta minskar på ett effektivt och rättvist sätt koldioxidutsläppen från vägtrafiken samtidigt som en majoritet av befolkningen tjänar ekonomiskt på förslaget.

#### Rapporten och klimatet

Enligt regeringens direktiv är en av utgångspunkterna för inriktningsunderlaget att ”de av riksdagen beslutade klimatmålen nås” (s 2). Där ingår målet att ”Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.” [1]

Hittills har två tredjedelar av tiden gått men bara hälften av minskningen åstadkommits [2]. Mer kraft behöver alltså läggas på klimatstyrmedel.

Det är glädjande att Trafikverket i sin rapport konstaterar att ”målen för klimatpolitiken kan nås med ytterligare styrmedel” (s 14). Under denna lovande rubrik ges följande precisering:

”Att införa styrmedel för att minska trafiken i tillräcklig omfattning för att nå klimatmålen skulle ge kraftigt minskad tillgänglighet och snedvridande fördelningseffekter. Om transportsektorns klimatmål för 2030 ska nås är det därför nödvändigt att öka andelen fossilfria drivmedel mer än den nu beslutade reduktionsplikten. Sannolikt behövs det även för att nå Sveriges så kallade ESR-beting, som är ett tvingande EU-mål.” (s 14)

Man anser således att klimatmålen inte kan nås utan uppoffring i tillgänglighet. Omvänt gäller att om vi tillåter lika mycket trafik som tidigare väljer vi att bli en del av klimatproblemet i stället för en del av lösningen.

Trafikverket påstår också att man skulle få ”snedvridande fördelningseffekter”, om styrmedel infördes för att begränsa biltrafiken. Vår uppfattning är att detta klart underskattar möjligheten att rikta styrmedel så att oönskade fördelningseffekter minimeras.

Den lösning som Trafikverket ser är enligt ovan att ”öka andelen fossilfria drivmedel”. Men den lösningen är inte problemfri, eftersom de biobränslen det är fråga om ger minst lika stora koldioxidutsläpp per km som de fossila bränslena bensin och diesel. Biobränslenas fördel ska vara att de är länkade till ett koldioxidkretslopp, men på kort sikt kompenseras inte bioutsläppen av koldioxid genom ett motsvarande upptag av koldioxid i skog och mark. Och vi har inte längre tid att vänta de decennier, som krävs för återbindningen i vegetationen.

### Prisreglering för att hantera klimatmålen

Vi noterar att viktiga delar av trafiksektorn har presenterat ambitiösa färdplaner för att hantera klimatfrågan. Det är viktigt att de infrastrukturella förutsättningarna ger stöd åt dessa färdplaner, som finns både för lätta och tunga fordon.

Företrädare för Sveriges tre världsledande bilföretag har i olika sammanhang uttalat oro över det svaga stödet från staten. Exempelvis har Scantias VD, tillsammans med flera andra europeiska VD:ar, vädjat: ”Det måste bli mycket dyrare med utsläpp och billigare med hållbar el och lättare att få tillstånd med ny teknik” (DN 18/7 2023).

På frågan om det är rimligt att tro att folk accepterar högre bränslepriser, svarar Volvos VD: ”Omställningar kommer inte gratis. Men då kan man samtidigt göra en omfördelning av hur skattetrycket ser ut. Vi måste ha en omställning som är socialt inkluderande, annars får vi helt andra problem.” (SvD 27/1 2024). I svaret ligger en övertygelse om att ett socialt acceptabelt styrmedel kan åstadkommas. Detta är också vår övertygelse.

### Avgift och Utdelning

Vi anser att förslaget *Avgift och Utdelning* (engelska: *Fee and Dividend*) är ett effektivt och rättvist system, som har goda förutsättningar att kraftigt minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken och uppfylla de uppställda klimatmålen.

Förslaget innebär ett successivt ökat pris på alla drivmedel, som ger upphov till koldioxid vid förbränning. Prisökningen åstadkoms genom en avgift som tas ut av bränsleproducenter och bränsleimportörer.

Administrationen är enkel genom att avgiften samlas in hos drivmedelsleverantören och betalas ut till invånarnas bankkonton. Utsläppsrättssystem däremot kräver stor administration.

Utsläppsminskningen föreslås vara 10 % årligen och minskningstakten är därför styrande för avgiften. Det innebär en fördyring för dem som väljer att köra mycket med förbränningsmotordrivna bilar, men det är samtidigt en signal att sådan aktivitet behöver minska. Intäkten från avgiften ska sedan oavkortad återbetalas till befolkningen. Alla får i princip en lika stor andel, men boende i glesbygd och landsbygd får en större andel. Vi tror att en av de största svårigheterna med ökat pris på drivmedel är att få acceptans för det hos befolkningen. Det problemet kan övervinnas med ett sådant system som vi föreslår. En majoritet av befolkningen kommer nämligen att få mer i utdelning varje månad än de betalar i ökade drivmedelspriser. Att det kan fungera praktiskt har visats i Kanada [3] och Österrike [4].

I förslaget Avgift och Utdelning sker utdelning till alla invånare av följande skäl:

1. När avgiften höjs kommer företag som nyttjar mycket transporter med förbränningsmotordrivna fordon att få högre kostnader. Det kan gälla rena transportföretag men även hantverkare, som behöver flytta sig och sina verktyg mellan arbetsplatser. Dessa företag kommer att flytta över sina kostnader till sina kunder, dvs allmänheten, som alltså drabbas av högre kostnader. Utdelningen till alla är ett sätt att kompensera hushållen för dessa ökade kostnader.
2. När alla får en månatlig utbetalning blir det tydligt att alla är med i omställningen och kommer det att skapa en medvetenhet om varför omställningen är viktig. Det blir också ett sätt att uppfylla Parisavtalets artikel 6 och UNFCCC:s artikel 12 om information och utbildning av medborgarna om klimatsituationen.
3. Det skapar acceptans för de ökade priserna på koldioxidsutsläppande drivmedel. Allmänheten ser att de flesta får mer tillbaka i utdelning varje månad än de betalar i högre drivmedelspriser.

*Avgift och Utdelning* anser vi vara det styrmedel som bäst undviker ”snedvridande fördelningseffekter”. I stället bedöms metoden uppfylla alla de krav man kan ställa på en effektiv, rättvis och företagsvänlig omställning av trafiken.

Vi hoppas att Trafikverket kan stödja denna och liknande klimatrelaterade åtgärder.

[1] <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/sveriges-klimatarbete/sveriges-klimatmal-och-klimatpolitiska-ramverk/>

[2] <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

[3] <https://www.klimabonus.gv.at/en/https://www.canada.ca/en/department-finance/news/2024/02/canada-carbon-rebate-amounts-for-2024-25.html>

[4] <https://www.klimabonus.gv.at/en/>

Klimatsvaret – CCL Sverige

genom

Matts Hjertqvist, Peter Wulff, Patrik Kroner, Henrik Petré