Världsnaturfonden WWF
Ulriksdals Slott
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Allmänt: info@wwf.se
www.wwf.se

WWF remissvar: Vägen mot utfasning - Styrmedel för ett fossilfritt samhälle

Till: kn.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: kn.kl@regeringskansliet.se, maria.schultz@wwf.se

Sammanfattning

Världsnaturfonden WWF välkomnar generellt slutsatserna och flertalet av förslagen i utredningen Vägen mot utfasning - Styrmedel för ett fossilfritt samhälle. Utredningens förslag är väl genomarbetade och ger ett bra, men ej heltäckande, underlag för implementering av klimatåtgärder. Det finns en avsaknad av förslag för minskat transportarbete samt synergier med andra samhällsmål inom hälsa, natur och miljö. WWF gör i flera fall en annan bedömning av tidsaspekten än utredningen och förespråkar både skarpare och snabbare implementering men ställer sig ofta positiva till förslagen i sak.

Övergripande synpunkter

Regeringen gav utredningen i uppdrag att ”kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet”. Även om utredningens syfte var ändamålsenligt anser WWF att regeringen ej bör ha inväntat utredningens slutsatser innan kraftfulla klimatåtgärder vidtogs. I skrivande stund har Sverige gått från att i början av mandatperioden nå EU:s klimatåtaganden till 2030 till att i slutet av mandatperioden misslyckas med samma åtaganden. Viktiga beslut har skjutits på framtiden samtidigt som minskningen av utsläppen stannat av.

Behov av ett bredare transporteffektivitetsperspektiv

För att Sverige ska nå klimatmålen på ett kostnadseffektivt och långsiktigt hållbart sätt krävs inte bara att fossila drivmedel ersätts med andra energislag, utan även att antalet fordonskilometer minskar där så är möjligt. Ett transportsystem som bygger på kortare avstånd, ökad samordning, högre beläggningsgrad och överflyttning till gång-, cykel- och kollektivtrafik minskar utsläppen samtidigt som det reducerar behovet av ny energiproduktion, biodrivmedel, elinfrastruktur och naturresurser.

WWF saknar därför en bredare analys av styrmedel som kan minska efterfrågan på transporter och främja mer hållbara färdmedelsval. Det gäller exempelvis satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur, mobilitetstjänster, samåkning och effektivare godstransporter. WWF saknar även en analys av hur reseavdraget kan utvecklas för att stärka omställningen. Dagens reseavdrag riskerar att upprätthålla ett bilberoende resande, medan ett mer koldioxiddifferentierat system skulle kunna skapa starkare incitament att välja kollektivtrafik, samåkning, cykel eller utsläppsfria fordon samtidigt som pendlingsmöjligheter i områden med begränsade alternativ kan värnas. En strategi för utfasning av fossila bränslen blir både billigare, mer robust och mindre resurskrävande om den kombineras med åtgärder som minskar transportbehovet och främjar ett mer yteffektivt och energieffektivt transportsystem. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av att tillgången på hållbara biodrivmedel, fossilfri el och kritiska material är begränsad även i ett långsiktigt fossilfritt samhälle.

Stiftelsens generalsekreterare:
Gustaf Lind

Registrerad som:
Världsnaturfonden WWF
Org.nr: 802005-9823
Plusgiro 90 1974-6
Bankgiro 901-9746
Verksamheten kontrolleras av
Svensk Insamlingskontroll

Världsnaturfonden WWF
Ulriksdals Slott
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Allmänt: info@wwf.se
www.wwf.se

Otillräckligt fokus på synergier med hälsa, miljö och natur

WWF anser att utredningen i alltför hög grad analyserar styrmedlen utifrån deras direkta klimatpåverkan och samhällsekonomiska effekter, medan de positiva synergierna för hälsa, miljö och biologisk mångfald ges begränsad uppmärksamhet.

Klimatpolitiken bör utformas så att den samtidigt stärker andra samhällsmål. Åtgärder som främjar gång, cykling och kollektivtrafik ger inte enbart minskade utsläpp utan bidrar även till bättre folkhälsa genom ökad fysisk aktivitet, minskat buller och förbättrad luftkvalitet. På motsvarande sätt kan ett minskat transportarbete och minskad vägtrafik bidra till att minska naturfragmentering, markanspråk och påverkan på ekosystem.

WWF vill särskilt framhålla att transportsektorns omställning inte endast bör bedömas utifrån koldioxidutsläpp. En hållbar omställning behöver också ta hänsyn till resursanvändning, markanvändning, naturvärden och människors livsmiljöer. Ett bredare systemperspektiv hade sannolikt visat att flera åtgärder för transporteffektivitet ger betydande samhällsvinster utöver klimatnyttan.

WWF rekommenderar därför att det fortsatta arbetet med att utveckla styrmedel för ett fossilfritt samhälle i högre grad integrerar klimat-, natur-, miljö- och hälsoperspektiven. Det skulle bidra till mer kostnadseffektiva lösningar för samhället även om det inte nödvändigtvis är det mest kostnadseffektiva för klimatet. Sammantaget kan det öka den samhälleliga nyttan av omställningen.

Förslag:

9.1.1 Skärp och förläng malus för lätta fordon

WWF tillstyrker förslaget att förlänga malusperioden till fem år och att sänka utsläppsgränsen för när malus utgår från 75 till 50 gram koldioxid per kilometer.

Förslaget stärker styrningen mot nollutsläppsfordon och förbättrar bonus-malus-systemets klimatmässiga träffsäkerhet. WWF tillstyrker även att undantaget för gasfordon tas bort då begränsade biogastillgångar på sikt bör prioriteras till sektorer där elektrifiering är svårare att genomföra. Samtidigt är det viktigt att fortsatt säkerställa goda förutsättningar för produktion och användning av hållbar biogas i de delar av transportsektorn där alternativ saknas.

Stiftelsens generalsekreterare:
Gustaf Lind

Registrerad som:
Världsnaturfonden WWF
Org.nr: 802005-9823
Plusgiro 90 1974-6
Bankgiro 901-9746
Verksamheten kontrolleras av
Svensk Insamlingskontroll

Världsnaturfonden WWF
Ulriksdals Slott
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Allmänt: info@wwf.se
www.wwf.se

9.1.2 Ta bort dieseltillägget i fordonsskatten

WWF avstyrker förslaget att avskaffa bränslefaktorn och bränsletillägget för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar.

Förslaget riskerar att försvaga de ekonomiska incitamenten för elektrifiering genom att minska skillnaden i ägandekostnad mellan fossil- och eldrivna fordon. WWF anser att beskattningen av vägtransporter bör utformas så att den tydligt speglar fordonens klimatpåverkan över livscykeln och stärker omställningen till nollutsläppsfordon. Att sänka beskattningen av dieselfordon är inte förenligt med behovet av en snabb utfasning av fossila drivmedel. Skillnaden mellan skatterna kan däremot likställas mellan bensin och diesel men inte resultera i en skattesänkning för fossildrivna bilar.

9.1.3 Höj grundbeloppet och koldioxidbeloppet i fordonsskatten

WWF tillstyrker förslaget att höja grundbeloppet och koldioxidbeloppet i fordonsskatten samt att sänka gränsen för när koldioxidbeloppet börjar tas ut.

Förslaget stärker principen om att den som orsakar större utsläpp också ska bära en större kostnad. Däremot följer inte höjningen av beloppen inflationen och det bör finnas utrymme att höja både grundbeloppet och koldioxidbeloppet. WWF bedömer att åtgärden bidrar till att styra nybilsförsäljningen mot mer utsläppssnåla fordon och förbättrar styrmedlets träffsäkerhet. Det är angeläget att ekonomiska styrmedel påverkar fordonsvalet redan vid inköpstillfället eftersom fordonsflottans omsättning sker långsamt.

9.2.1 Klimatpremie för tunga fordon

WWF tillstyrker förslaget att förlänga klimatpremien för eldrivna tunga lastbilar till 2030.

Den tunga vägtrafiken står för en betydande del av transportsektorns utsläpp samtidigt som merkostnaden för eldrivna lastbilar fortfarande är hög. WWF bedömer att klimatpremien fyller en viktig funktion genom att påskynda marknadsintroduktionen av elektrifierade alternativ under en övergångsperiod.

9.2.2 Återbetalning av elskatt för tunga fordon

WWF anser att regeringen bör gå vidare med återbetalning av elskatt för laddning av tunga lastbilar och bussar.

Åtgärden bidrar till att förbättra konkurrenskraften för eldrivna transporter och därmed påskynda elektrifieringen av de mest utsläppsintensiva delarna av vägtransportsektorn.

Världsnaturfonden WWF
Ulriksdals Slott
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Allmänt: info@wwf.se
www.wwf.se

9.2.3 Avståndsbaserad vägskatt

WWF anser att en avståndsbaserad vägskatt med koldioxiddifferentiering bör införas för tunga godsfordon snarast.

En sådan skatt stärker principen om att trafikens klimat- och miljökostnader ska synliggöras och internaliseras. WWF bedömer att styrmedlet ger långsiktiga incitament till effektivisering, ökad fyllnadsgrad och elektrifiering av godstransporter. Vidare förbättrar det kostnadskalkylen.

9.2.4 Miljözoner

WWF tillstyrker förslaget att förenkla införandet av miljözoner för nollutsläppsfordon.

Kommunerna behöver effektiva verktyg för att minska utsläppen från vägtrafiken och förbättra luftkvaliteten. Förslaget skapar bättre förutsättningar att stegvis införa nollutsläppsfordon i våra städer.

9.3.1 Arbetsmaskiner i EU

WWF tillstyrker bedömningen att Sverige bör fortsätta verka för att arbetsmaskiner med nollutsläpp prioriteras på EU-nivå.

Bristen på utsläppsfria arbetsmaskiner är idag ett betydande hinder för omställningen inom bygg-, anläggnings- och industrisektorn. En gemensam europeisk marknad skulle bidra till snabbare teknikutveckling och lägre kostnader.

9.3.2 Klimatpremie för arbetsmaskiner

WWF tillstyrker förslaget att förlänga klimatpremien för arbetsmaskiner.

Förslaget bidrar till att minska investeringshindren för elektrifiering i sektorer där marknaden fortfarande befinner sig i ett tidigt skede. WWF ser positivt på att stödet kopplas till en återkommande utvärdering av kostnadsutvecklingen.

10.2.1 Nya nivåer i reduktionsplikten

WWF tillstyrker förslaget att höja reduktionsplikten men bedömer att nivåerna är otillräckliga i förhållande till Sveriges klimatmål.

WWF välkomnar att ambitionsnivån höjs jämfört med inblandningsnivån 2026. Samtidigt bedömer WWF att de föreslagna nivåerna riskerar att ge lägre utsläppsminskningar än vad som krävs för att transportsektorn ska bidra till Sveriges nationella klimatmål. Därför bör en högre inblandningsnivå övervägas samt skärpningar i övriga styrmedel.

Stiftelsens generalsekreterare:
Gustaf Lind

Registrerad som:
Världsnaturfonden WWF
Org.nr: 802005-9823
Plusgiro 90 1974-6
Bankgiro 901-9746
Verksamheten kontrolleras av
Svensk Insamlingskontroll

Världsnaturfonden WWF
Ulriksdals Slott
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Allmänt: info@wwf.se
www.wwf.se

10.3.2 Publik laddning inom reduktionsplikten

WWF avstyrker delvis förslaget att inkludera utsläppsminskningar från publik laddning i reduktionsplikten.

WWF ser positivt på att laddinfrastruktur ges ekonomiska incitament. Samtidigt är det viktigt att åtgärden inte leder till att de samlade kraven på utsläppsminskningar urholkas eller att klimatnyttan i reduktionsplikten försvagas. På sikt kan dock publik laddning inkluderas i reduktionsplikten.

10.4.1 Spara utsläppsminskningar

WWF tillstyrker förslaget att kunna spara utsläppsminskningar mellan åren.

Även om det inte är optimalt ur klimatsynpunkt finns det en långsiktighet i klimatarbetet när pristoppar kan pareras. WWF ställer sig däremot negativa till att företag skulle kunna låna eventuella överprestationer från kommande år.

10.4.2 Prisgolv och pristak i reduktionsplikten

WWF är försiktigt negativ till förslaget om att införa ett pristak och prisgolv i reduktionsplikten.

Ett pristak förutsätter att staten minskar utsläppen lika mycket eller mer på ett annat område än reduktionsplikten. Om det finns en sådan garanti och att det medför additionalitet kan WWF se att det positiva utväger det negativa med ett pristak. Vidare är idén om ett prisgolv lovande eftersom det kan säkra investeringar i biodrivmedel. Däremot ser WWF risker i att produktionen av biodrivmedel ökar eftersom det kan leda till ökat uttag av biomassa och därmed äventyra Sveriges åtaganden inom biologisk mångfald. Skarpare hållbarhetskriterier inom förnybarhetsdirektivet kan bidra till att minska riskerna.

10.4.3 Justering av reduktionspliktsavgiften

WWF tillstyrker delvis att reduktionspliktsavgiften höjs.

Om ett pristak införs är det logiskt att avgifter överskrider pristaket, däremot anser WWF att avgiften bör höjas ytterligare. WWF ser inget syfte med att reduktionspliktsavgiften har två prisventiler (om pristaket implementeras). Om staten bygger ett system som säkerhetsställer att utsläppsminskningar sker om pristaket används bör sanktionsavgiften för att frånträda det systemet vara märkbart högre än själva pristaket.

10.5.1 Subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO

WWF tillstyrker förslaget att införa subkvoter för avancerade biodrivmedel och RFNBO.

WWF har länge efterfrågat styrmedel som prioriterar biodrivmedel med hög klimatnytta och låg risk för negativ påverkan på biologisk mångfald. Förslaget stärker användningen av avancerade råvaror och bidrar till utvecklingen av framtida fossilfria drivmedel för sektorer som är svåra att elektrifiera.

Världsnaturfonden WWF
Ulriksdals Slott
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Allmänt: info@wwf.se
www.wwf.se

11.2.2 Uppdelning av energi- och koldioxidskatt

WWF är neutrala till förslaget om att ta slå samman koldioxidskatt.

WWF tolkar att förenkling av energi- och koldioxidskatten inte innebär någon förändring i skattenivå. Däremot finns det ett signalvärde i att beskatta det som är skadligt, därför kan just namnet på skatten ha betydelse. WWF ser en starkare logik i att benämna skatten som koldioxidskatt i stället för energiskatt. All fossil koldioxid ska prissättas, antingen genom handelssystem och/eller skatt.

11.3.1 Höjd skatt på bensin och diesel

WWF tillstyrker förslaget att höja beskattningen av bensin och diesel.

En högre beskattning av fossila drivmedel är ett effektivt sätt att minska utsläppen, stärka elektrifieringen och ge långsiktiga investeringssignaler till hushåll och företag. WWF bedömer att fossila utsläpp även fortsättningsvis behöver möta en tydlig och förutsägbar prissignal. Nivån på skatten bör utformas i syfte att Total Cost of Ownership (TCO) ska kraftigt gynna elektrifierade alternativ i stället för fossila.

11.3.3 Sänkt energiskatt på el

WWF tillstyrker förslaget att sänka energiskatten på el.

Förslaget stärker konkurrenskraften för elektrifiering inom transportsektorn, industrin och uppvärmningssektorn. WWF bedömer att omställningen gynnas när fossil energi blir dyrare samtidigt som fossilfria alternativ blir mer attraktiva. WWF delar utredningens bedömning att träffsäkerheten mellan sänkt elskatt och höjd bensin- och dieselskatt är en relativt bra. Att minska elskatten kan innebära minskade incitament till energieffektivisering vilket bör kompenseras för att öka effektiviseringstakten.

11.4.1 Förlängd nedsättning av skatt på jordbruksdiesel

WWF avstyrker förslaget att permanent förlänga den utökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel.

WWF bedömer att styrmedel bör utformas för att minska beroendet av fossila drivmedel även inom jordbruket. En långsiktig skattenedsättning riskerar att försvaga incitamenten för investeringar i elektrifiering, energieffektivisering och hållbara förnybara alternativ. Eventuella stöd bör i stället fokusera på att underlätta omställningen till fossilfria lösningar. WWF anser att frågan behöver utredas vidare.

Stiftelsens generalsekreterare:
Gustaf Lind

Registrerad som:
Världsnaturfonden WWF
Org.nr: 802005-9823
Plusgiro 90 1974-6
Bankgiro 901-9746
Verksamheten kontrolleras av
Svensk Insamlingskontroll

Världsnaturfonden WWF
Ulriksdals Slott
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Allmänt: info@wwf.se
www.wwf.se

12.3.1 Avskaffa pumplagen

WWF avstyrker i huvudsak förslaget att avskaffa pumplagen.

Pumplagen har fyllt en viktig funktion för introduktionen av biodrivmedel men bedöms ha mindre betydelse i ett transportsystem som successivt elektrifieras. WWF delar inte utredningens bedömning att Sverige befinner sig i en situation där transportflottan elektrifierats tillräckligt för att avskaffa pumplagen. WWF vill samtidigt understryka vikten av att tillgången till hållbara biodrivmedel säkerställs för de sektorer där elektrifiering inte är ett realistiskt alternativ. Vidare kan möjligheten att tanka med biodrivmedel vara viktigt för företag som har skarpa klimatmål.

12.3.2 Borttagandet av miljöklassningen

WWF avstyrker förslaget att ta bort miljöklassningen.

På sikt kan det finnas argument för att ta bort miljöklassningen, däremot ser WWF att slopandet av klassificeringen innebär för stora utsläpp under 2031. WWF ifrågasätter kostnadseffektiviteten i att minska utsläppen vid alla bilars avgasrör istället för vid produktion av bränslet.

13.3 Utökad energi- och klimatrådgivning

WWF tillstyrker förslaget att förstärka energi- och klimatrådgivningen.

Information, rådgivning och vägledning till hushåll och företag är en viktig del av klimatomställningen. WWF bedömer att ökad rådgivning kan bidra till snabbare investeringar i energieffektivisering, elektrifiering och fossilfria transportlösningar.

13.4 Höjd elbilspremie

WWF tillstyrker förslaget att förstärka finansieringen av elbilspremien.

Förslaget stärker förutsättningarna för en socialt rättvis omställning och ökar möjligheten för hushåll med begränsade ekonomiska resurser att ta del av elektrifieringen. WWF bedömer att riktade stöd kan spela en viktig roll under en övergångsperiod när de utformas träffsäkert och kostnadseffektivt.

För Världsnaturfonden WWF

Maria Schultz
Biträdande generalsekreterare

Martin Wadmark
Senior rådgivare, klimat och hållbar energi

Stiftelsens generalsekreterare:
Gustaf Lind

Registrerad som:
Världsnaturfonden WWF
Org.nr: 802005-9823
Plusgiro 90 1974-6
Bankgiro 901-9746
Verksamheten kontrolleras av
Svensk Insamlingskontroll