



Er ref/dnr: KN2023/03617

Vårt dnr: 2023/0089

Klimat- och
näringslivsdepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm 2323 augusti 2023

Remissvar på promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

Naturskyddsföreningens synpunkter

Juli 2023 var den varmaste månad som har uppmätts på jorden¹. Vi befinner oss i en skenande klimatkris, FN:s generalsekreterare beskriver det som att vi nu måste välja mellan kollektiv handling eller kollektivt självmord². Det är starka ord för att beskriva ett oerhört allvarligt läge. De klimateffekter som just nu drabbar oss, med extrem värme, översvämningar, stormar och bränder, är en påminnelse om att det inte räcker att fokusera på långsiktiga utsläppsminskningar till 2045 eller 2050, utan det är omedelbara och omfattande minskningar av utsläppen som krävs.

Regeringen föreslår att sänka reduktionsplikten för bensin och diesel, något som väntas öka utsläppen av fossil koldioxid i Sverige med 4 miljoner ton 2024 jämfört med 2023. Utsläppsökningen är ännu större om man jämför med den förväntade minskning som en bibehållen reduktionsplikt hade inneburit: 5,2 Mton 2024 och 6,7 Mton 2025³. Det motsvarar en tiondel av Sveriges territoriella utsläpp, och innebär att Sverige sannolikt kommer att missa de av riksdagen uppsatta klimatmålen till 2030.

Naturskyddsföreningen vänder sig starkt emot en politik som innebär att utsläppen ökar, när politikens fokus måste ligga på att skyndsamt

¹ <https://public.wmo.int/en/media/news/july-2023-confirmed-hottest-month-record>

² <https://press.un.org/en/2022/sgsm21376.doc.htm>

³ Promemorian

minska utsläppen i närtid för att bromsa de katastrofala följderna av den globala uppvärmningen.

Sänkningen av reduktionsplikten motiveras med de höga bränslepriserna som påverkar hushåll och företag.

Naturskyddsföreningen menar att en försvagad klimatpolitik är ett dåligt ekonomiskpolitiskt verktyg, och att hushåll och företag bättre kompenseras på sätt som inte ökar utsläppen. Höga bränslepriser speglar den samhällskostnad som förbränningen av dessa orsakar, och är en nödvändig del av omställningspolitiken för transportsektorn. Att både öka den fossila andelen i drivmedlen och samtidigt öka konsumtionen av dem är dubbelt dåligt för klimatet.

Reduktionsplikten behöver dock kompletteras med andra politiska åtgärder och styrmedel för att både kompensera för och jämna ut effekterna av bränslepriserna utan att premiera ökad bränslekonsumtion, samt för att påskynda transportsektorns omställning.

Politiken för transportsektorns omställning har vilat för tungt på reduktionsplikten. Att enbart förlita sig på reduktionsplikten riskerar att leda till en ohållbar efterfrågan på biobränslen, med risk för utebliven klimatnytta och stora miljöskador. Men det innebär inte att reduktionsplikten bör sänkas, utan att den måste kompletteras med många fler åtgärder. Reduktionsplikten bör ses som en del i ett omställningspaket:

1. Allra viktigast är att minska mängden energi som behövs i transportsystemet, genom åtgärder för transporteffektivisering och minskat transportbehov (kollektivtrafik, ändrade resvanor, minskad konsumtion, digitala möten, reformerat reseavdrag etc).
2. Kvarvarande transporter ska så långt som möjligt elektrifieras, eftersom elmotorn har högre verkningsgrad än förbränningsmotorn och elektricitet från förnybara källor går att generera med jämförelsevis låg miljöpåverkan.
3. Kvarvarande energibehov i transporter som inte kan elektrifieras, eller under tiden de elektrifieras (medan fordonsparken byts ut bl.a.) behöver gå på förnybara och hållbart producerade drivmedel. För det ändamålet är reduktionsplikten ett bra styrmedel, som styr mot

maximal reduktion av klimatpåverkan, och omgärdas av hållbarhetskriterier som kan och bör successivt skärpas.

Naturskyddsföreningen välkomnar att fler styrmedel för att minska utsläppen från transportsektorn ska utredas. Vi menar dock att det inte är skäl att sänka reduktionsplikten och öka utsläppen.

Reduktionsplikten behöver kompletteras, inte ersättas. Vi vill också påminna om att styrmedel för transportsektorns omställning har utretts i en lång rad utredningar, det saknas inte förslag.

Slutligen avråder vi från att i väntan på vidare analys på Regeringskansliet slopa reduktionsnivåerna för 2027-2030. Det bidrar ytterligare till otydlighet, ryckighet och sviktande förtroende för klimatpolitiken. Ett minimum bör vara att bibehålla reduktionsnivåerna till dess eventuella andra styrmedel med motsvarande eller större effekt på utsläppen finns på plats.

För Naturskyddsföreningen

Stockholm dag som ovan



Karin Lexén
Generalsekreterare

David Kihlberg
Chef för klimat och juridik