

# INEFFEKTIV KLIMATPOLI

Klimatfrågan är en av vår tids ödesfrågor där snabba globala utsläppsminskningar borde vara i fokus. Men trots växande statliga anslag verkar ineffektiviteten i den svenska klimatpolitiken öka.

Text: **Mats Lundström**

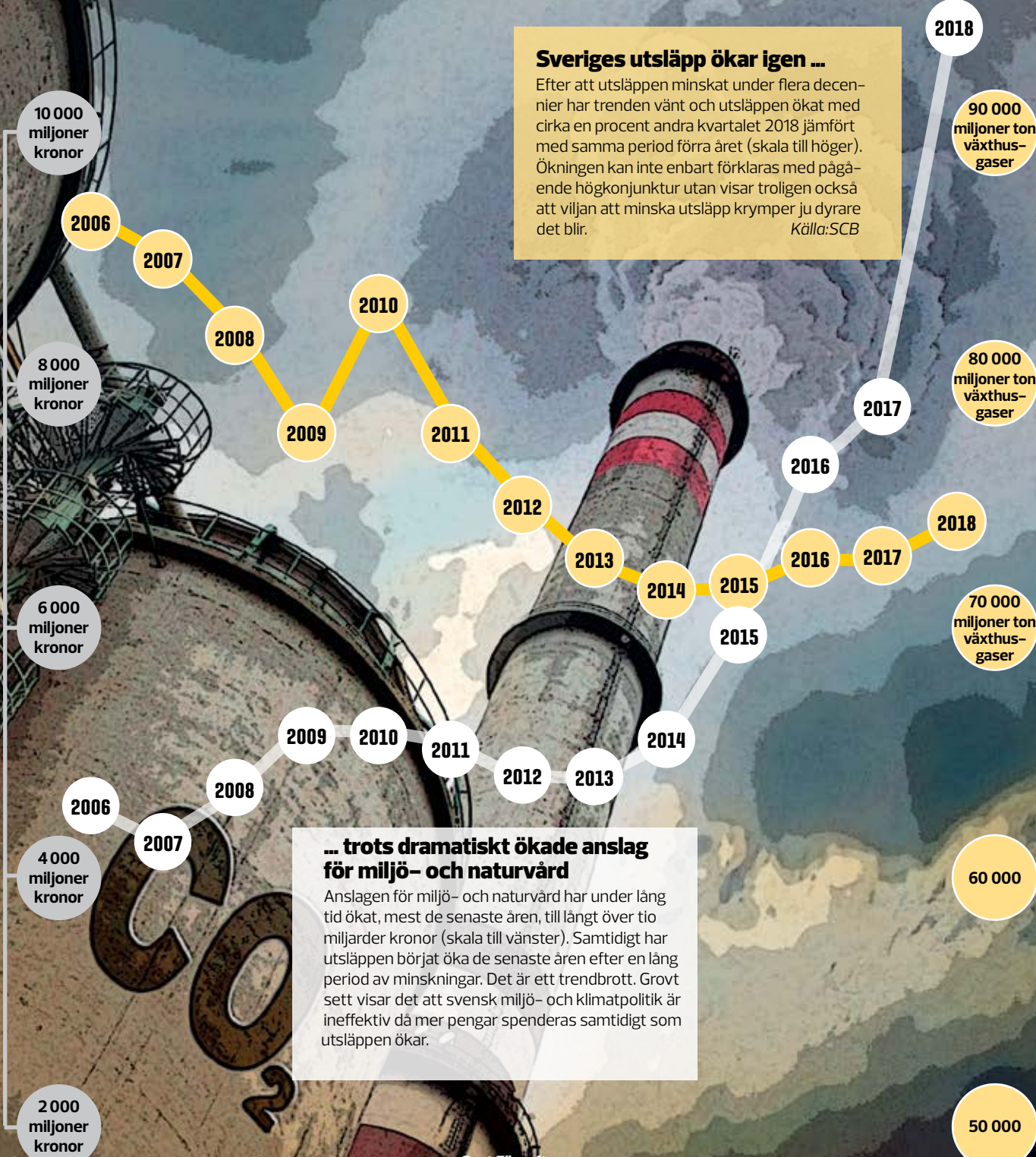


# TIK

# BARA RÄTT POLITIK

## Sveriges utsläpp ökar igen ...

Efter att utsläppen minskat under flera decennier har trenden vänt och utsläppen ökat med cirka en procent andra kvartalet 2018 jämfört med samma period förra året (skala till höger). Ökningen kan inte enbart förklaras med pågående högkonjunktur utan visar troligen också att viljan att minska utsläpp krymper ju dyrare det blir. *Källa: SCB*



## ... trots dramatiskt ökade anslag för miljö- och naturvård

Anslagen för miljö- och naturvård har under lång tid ökat, mest de senaste åren, till långt över tio miljarder kronor (skala till vänster). Samtidigt har utsläppen börjat öka de senaste åren efter en lång period av minskningar. Det är ett trendbrott. Grovt sett visar det att svensk miljö- och klimatpolitik är ineffektiv då mer pengar spenderas samtidigt som utsläppen ökar.

# RÄDDAR KLIMATET

Sverige har höga ambitioner på klimatområdet och få länder satsar så mycket pengar på klimatåtgärder. Men allt fler menar nu att Sverige hade kunnat göra betydligt mer för klimatet om satsningarna varit mer effektiva.

**F**örra årsskiftet trädde det nya klimatpolitiska ramverket i kraft. Det bygger på den blocköverskridande uppgörelsen i miljömålsberedningen och säger bland annat att Sverige ska ha netto noll utsläpp till år 2045 och att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till 2030.

Konflikten i klimatpolitiken handlar inte längre om hur mycket utsläppen ska minska, utan om hur Sverige ska klara de mål som alla partier utom SD ställt sig bakom. Trots Sveriges ambitiösa mål har många av de åtgärder som införts de senaste åren inte haft någon större påverkan på utsläppen. Det motiveras ofta med att Sverige ska vara ett föredöme för andra och att det behövs för att Sverige ska kunna vara ledande inom innovation och miljöteknik som på sikt ska spridas till andra länder.

Men faktum kvarstår – delar av den svenska budgeten för klimat- och miljöåtgärder gör ingen större skillnad i kampen mot den globala uppvärmningen. Sju av nio åtgärder som införts de senaste åren har dömts ut av Konjunkturinstitutet.

– Om problemet är så allvarligt och det är så bråttom har vi varken tid eller råd att göra något annat än det som ger mest [utsläppsminskningar] per satsad krona. Då är det helt avgörande med en miljöpolitik som är så effektiv som

möjligt, säger Christofer Fjellner, moderat EU-parlamentariker som suttit i Europaparlamentets miljöutskott i 15 år.

**KLIMATFRÅGAN ÄR** gränsoverskridande och Sverige har större förutsättningar att göra nytta för klimatet om vi samarbetar med andra. En stor del av klimatpolitiken avgörs också i EU och det sätter ramarna för det svenska klimatarbetet. EU har ett mål om att utsläppen ska minska med 40 procent till 2030. Men klimatfrågan är global och inte ens EU klarar av klimat-



**Christofer Fjellner**

utmaningen helt på egen hand.

– Sverige står för någon promille av världens utsläpp och EU står för nio procent. Om vi ska rädda klimatet gäller det att vi kan samarbeta med andra. Vi måste vara ett föredöme som andra vill följa och då måste klimatpolitiken vara effektiv. Vi måste helt enkelt kunna visa att det går att kombinera minskade utsläpp med konkurrenskraft, tillväxt och jobb, säger Fjellner.

**NATIONALEKONOMEN** John Hassler har under många år kritiserat den

svenska inriktningen för att vara onödigt dyr. Han anser att det görs för lite för att faktiskt minska de globala utsläppen, främst från stenkol. Hassler har dock mötts av misstro från stora delar av miljörörelsen:

– Det är sorgligt att det blivit ett debattklimat där de som försöker argumentera för en effektiv klimatpolitik framställs som klimatskeptiker, men jag tycker fortfarande att det är räknenssarna som är de faktiska klimathjältarna. Klimatet är för viktigt för att bara ägna sig åt symbolfrågor.

**HASSLER KRITISERAR** bland annat de svenska delmålen för exempelvis transportsektorn och menar att staten inte alltid är bäst lämpad att bedöma hur mycket det kostar att dra ner utsläppen i olika delar av ekonomin. De gör svensk klimatpolitik onödigt dyr. Även om Sverige kanske



**John Hassler**

har råd finns det många andra länder som inte kan unna sig den lyxen. En onödigt dyr omställning kan också bli ett varnande exempel för andra länder snarare än en förebild som man vill ta efter.

– Koldioxidskatten är dock ett ypperligt föredöme. Svensk elexport har också mycket stor klimatnytta. Om en procent av svensk elproduktion exporteras och ersätter polsk eller tysk kolproducerad el motsvarar det utsläppen från över en halv miljon bilar, säger Hassler och tillägger:

– Nästan all forskning på miljöområdet förordar generella lösningar som koldioxidskatt eller utsläppshandel, helst på global nivå, för att komma åt klimatförändringarna. Trots det består den svenska klimatpolitiken av en flora av mer eller mindre ineffektiva åtgärder och satsningar. ■

## Fakta

### Därför effektivitet

→ Samhällets resurser är ändliga och det gör det viktigt att satsa på åtgärder som gör störst nytta för att minska utsläppen.

→ Det spelar ingen roll för klimatet var utsläppsminskningarna sker. Om kostnaden på marginalen är högre för att minska utsläppen innebär det att vi får mindre utsläppsminskningar för de pengar vi satsar på klimatet.

→ Enhetlighet, helst på global nivå, är viktigt för en effektiv miljöpolitik. Enhetliga åtgärder, och generella styrmedel, som koldioxidskatten har gett lägre utsläpp där kostnaden var minst.

→ Riktade åtgärder och sektorsmål, som olika former av stöd eller gränsvärden, har ofta marginell effekt till hög kostnad.

Källor: Rapporter från KI, Timbro och Finanspolitiska rådet.

**” De som försöker argumentera för en effektiv klimatpolitik framställs som klimatskeptiker.**

# SVERIGES ÅTGÄRDER

Ellen Gustafsson studerar nationalekonomi och har gått igenom och betygsatt de senaste årens svenska klimatpolitik.



**Sju av nio klimatåtgärder är ineffektiva. Det visar en genomgång som Ellen Gustafsson gjort för Timbro.**

**E**n som tittat närmare på de senaste årens miljöpolitiska beslut i Sverige är Ellen Gustafsson, nationalekonomstudent vid Köpenhamns universitet. På sensommaren släppte hon rapporten *Effektiv klimatpolitik* via Timbro som går igenom klimatpolitiken ur ett effektivitetsperspektiv.

Rapporten bedömer bland annat ett flertal åtgärder under utgiftsområde 20, allmän miljö- och naturvård, i statsbudgeten. Om en åtgärd är ineffektiv eller inte beräknas på basis av externa analyser samt ekonomisk teori över hur effektiva styrmedel ska utformas.

**NÄR MAN GÅR IGENOM** klimatpolitiken slås man av att många åtgärder har ganska lite med klimatet att göra och att klimateffekterna inte heller redovisas i beslutsunderlagen, menar Ellen Gustafsson:

– I stället rättfärdigas åtgärder med nyttor på andra områden, exempelvis hälsoeffekter för att subventionera elcyklar, men då är det rimligt att ifrågasätta om det är en klimatåtgärd när själva

**” Läggs alla pengar på effektiva åtgärder kan vi uppnå större utsläppsminskningar.**

klimatnyttan är liten eller i värsta fall noll.

**Vad beror det på att många insatser och beslut i klimatpolitiken är ineffektiva?**

– Inom miljöekonomi är det accepterat att om man ska komma åt något som är dåligt ska man införa en så rak och allmängiltig åtgärd som möjligt. Nu är det [för] lätt att rättfärdiga åtgärder på miljöområdet eftersom det inte finns en gemensam klimatnyttoberäkning i budgeten för att definiera och utvärdera en klimatåtgärd.

**Måste vi välja mellan insatser i Sverige eller utomlands?**

– Varje satsning på en effektiv åtgärd i Sverige har en alternativkostnad i form av en effektiv åtgärd utomlands. Läggs alla pengar på effektiva åtgärder kan vi uppnå större utsläppsminskningar än om vi gör både och. ■

## Flygskatten

**Den hårt kritiserade** flygskatten infördes i våras och beräknas reducera de totala koldioxidutsläppen i Sverige med mellan 0,04–0,11 miljoner ton koldioxid per år vilket motsvarar en minskning med ungefär två promille jämfört med Sveriges totala utsläpp (52,9 miljoner ton, 2016)

Flygskatten beskattar själva resan oavsett hur stora utsläppen är. Det gör att det inte finns några incitament för flygbranschen att minska sina utsläpp. Därmed framstår flygskatten som en fiskal skatt snarare än en miljöskatt. Eftersom flyget inom EES ingår i EU:s utsläppshandelssystem, innebär det att om Sverige sänker utsläppen så kan något annat medlemsland släppa ut mer. Branschorganisationen ACI konstaterade i sin halvårsrapport från i somras att Sverige var den enda marknaden i Europa som tappade resenärer, då flygskatten flyttat trafik till Danmark där trafiken växte snabbare än genomsnittet i EU.



## Fordon: Bonus malus

**Det nya systemet** för att beskatta och öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp började gälla 1 juli. Bonus malus innebär att fordonsbeskattningen differentieras mer. Koldioxidsnåla bilar subventioneras med upp till 60 000 kronor vid inköp, medan nya bensin- och dieselfordon som drar mer bränsle får höjd koldioxidskatt under de tre första åren.

Systemet har både för- och nackdelar. Om målet är att öka andelen fordon med lägre koldioxidutsläpp så är reformen träffsäker, men om regeringen vill minska utsläppen är det en ineffektiv reform eftersom den ger upphov till rekyleffekter. Det kan vara missriktat att belöna eller straffa bilköp oberoende av hur mycket bilen körs. Det gynnar dessutom höginkomsthushåll på bekostnad av låginkomsttagare, som inte har råd med dyra el- och laddhybridbilar. Systemet tar inte heller hänsyn till EU:s koldioxidkrav för nya, lätta personbilar. En ökad efterfrågan på bränslesnåla bilar på den svenska marknaden möjliggör för försäljare att sälja bilar med högre utsläpp i andra länder.



## Elbusspremien

**Premien infördes 2016** och liknar elfordonspremien i sin ambition att uppnå sektorsmålet en fossilfri transportsektor. Tekniskt sett ses satsningen som ett marknadsintroduktionsstöd för att ställa om tunga fordon till att bli snåla med utsläpp av växthusgaser. Regeringen anslog 50 miljoner kronor, men bara tre ansökningar på totalt 2,3 miljoner inkom till Energimyndigheten under 2016. Forskningen anser att riktade åtgärder av den här typen är de minst effektiva för att minska utsläppen.



# HJÄLPER INTE

## Internationella klimatsatser

**Sverige har plockat** de lågt hängande frukterna, det vill säga de minskningar där marginalkostnaden är låg. Nu återstår de mer kostsamma minskningarna vilket understryks av att Sverige har världens högsta koldioxidskatt. Men tittar man ut i världen återstår mängder av lågt hängande frukter att plocka. Energimyndigheten, som administrerar Sveriges internationella klimatinvesteringar, konstaterar i sin årsrapport för 2017 att medelkostnaden för utsläppsminskningarna inom klimatinvesteringsprogrammet var cirka 55 kronor per ton koldioxidekvivalent – betydligt lägre än de mest optimistiska uppskattningarna för en åtgärd som Klimatklivet. Åtgärder utanför Sverige är avsevärt mer kostnadseffektiva eftersom de lägger resurserna där utsläppsminskningar är billiga. De stora resurser Sverige lägger på klimatpolitiken skulle kunna bidra till mycket större minskningar av världens utsläpp, vilket är nödvändigt när det brådskar att minska utsläppen, enligt FN:s klimatpanel IPCC:s senaste rapport.



Internationella insatser ger snabbt störst klimatnytta

## Elfordonspremien

**Under 2018 anslogs** 395 miljoner för att bidra till ett fossilfritt samhälle genom att öka tillgången till bland annat elbopeder och elcyklar. Totalt kommer subventionen att kosta skattebetalarna drygt en miljard kronor under tre år. Premien är tänkt att minska utsläppen, men marknadsförs också som positiv för hälsan och ett sätt att minska trängseln i städerna. "Alla måste inte längre ha ett ton stål hemma på upparten för att kunna ta sig runt", argumenterade miljöminister Karolina Skog (MP).



De goda föresatserna till trots så saknas en uträkning av klimatnyttan. Konjunkturinstitutet har också kritiserat premien då den anses ha bristfällig träffsäkerhet genom att vara riktad till en redan kraftigt växande marknad. Vidare gynnar även denna subvention människor med relativt goda inkomster som skulle haft råd med elcykel i alla fall.

## Klimatklivet

**Klimatklivet riktar sig** främst till investeringar på lokal och regional nivå för att minska utsläpp och påskynda klimatomställning.

Exempel på satsningar är laddstolpar för enskilda eller byte av vedpannor hos företag, men även den medialt uppmärksammade åtgärden klimatångestterapi där deltagarna får lära sig mer om miljöförändringarna, laga vegansk mat samt prata om känslor och tankar kring klimatet (se även sidan 32).

Konjunkturinstitutet har kritiserat den otydliga utformningen och bristen på kostnadseffektivitet då många av investeringarna skulle ha kommit till även utan statligt stöd.

Det mesta tyder därför på att Klimatklivet är ett slöseri i miljardklassen.



## Utsläppsbromsen

**Förra året** (2017) började regeringen avsätta 300 miljoner kronor årligen för perioden 2018–2040 till en åtgärd som kallas utsläppsbroms. Tanken var att förvärva och senare annullera utsläppsrätter inom EU:s utsläppshandel (ETS) utan att räkna in dessa i de nationella klimatmålen. Marginalkostnaden för det är låg, endast några hundra kronor per ton beroende på dagspriset på utsläppsrätter. Regeringen valde dock att avskaffa åtgärden i sin senaste budget till följd av förändringar i utsläppshandelssystemet. Konjunkturinstitutet (KI) menar i sin specialstudie i ämnet att regeringen tolkat de nya reglerna fel och anser att det fortfarande skulle vara effektivt att köpa och annullera utsläppsrätter. Enligt KI ska annulleringen inte ske förrän man nått mängden tänkta utsläppsrätter.



## Höghastighetståg

**Trafikverkets samhällsekonomiska analys** av infrastruktursatsningen höghastighetståg, som av flera partier också ses som en klimatsatsning, visar att projektet är olönsamt. Det beror på omfattande luftföroreningar under byggtiden samt att driftskostnaden finns med i beräkningarna. Det tar mycket lång tid innan klimatet gör vinst på satsningen. Hela projektets klimatpåfrestning gör det ineffektivt.



## Industriklivet

**Industrin står för** en stor del av landets totala utsläpp, dessutom ökar andelen på grund av högkonjunkturen. Tanken med Industriklivet är att "stödja genomgripande åtgärder för att kraftigt minska de processrelaterade utsläppen i industrin." Regeringen satsar 300 miljoner kronor årligen för perioden 2018–2040 också med förhoppningen att Sverige ska bli ett föregångsland. Klimatnyttan får anses vara sekundär eftersom stora delar av svensk industri redan omfattas av EU:s utsläppshandel (ETS) vilket innebär att minskade utsläpp i Sverige kommer att uppvägas av ökade utsläpp någon annanstans i systemet, åtminstone på sikt. Konjunkturinstitutet har kritiserat den otydliga utformningen och bristen på kostnadseffektivitet då många av investeringarna skulle ha kommit till även utan statligt stöd.



# SATSA ANSLAGEN

## Internationella åtgärder gör mest för miljön per krona

Sverige har världens högsta koldioxidskatt och det har bidragit till att få ner de nationella utsläppen. Nu bör resurserna satsas där de ger största möjliga utsläppsminskning per krona.

**D**en varma sommaren 2018 hamnade klimathotet åter i mediernas fokus och intresset stegrades än mer i samband med FN-organet IPCC:s senaste rapport som släpptes i början av oktober.

Rapporten konstaterar att världens länder måste höja ambitionerna rejält för att klara målet i Parisavtalet om att den globala temperaturökningen ska hållas under två grader och att man ska jobba för att den ska stanna vid 1,5 grader.

Vid den svenska presentationen konstaterade Naturvårdsverket att Sverige däremot nästan ligger i linje med målen i Parisavtalet. Men höga ambitioner räcker inte, de måste omvandlas i konkreta åtgärder för att utsläppen ska minska.

– Klimatförändringarna kommer att få samhällsekonomiska konsekvenser. Den ekonomiska politiken borde vara det viktigaste verktyget för den omställningen, säger Svante Mandell, forskningschef i miljöekonomi på Konjunkturinstitutet.

**HITTILLS HAR SVERIGE** varit ett föredöme så till vida att vi har visat att det går att kombinera minskade utsläpp med tillväxt och jobb. Svensk BNP växte med 75 procent 1990–2016 medan utsläppen minskade med 73,8 procent.



Svante Mandell

Det är världsunikt och starkt bidragande till

Sveriges höga svansföring på den internationella miljöarenan. Även den allt ymnigare skogens förmåga att suga upp koldioxid, och fungera som så kallad kolsänka, ökar för varje år. Det förbättrar kalkylen än mer.

Men trenden är bruten. Trots att den rödgröna regeringen fördubblat utgiftsområde 20 i statsbudgeten, där klimatpolitiken ligger, ökar utsläppen av växthusgaser. Ny statistik från SCB visar att ökningen var en procent under andra kvartalet 2018 jämfört med året dessförinnan och det förstärker en uppåtgående trend av ökade utsläpp som inleddes 2014.

– Det som driver ökningen är användningen av fossila bränslen, mest inom

tillverkningssektorn även om utsläppen från el-, gas- och värmeverk minskar något. Man kan säga att ökningen beror på högkonjunkturen då BNP ökade med tre procent under samma period jämfört med i fjol, säger Nancy Steinbach på SCB.

**ÅRETS NOBELPRIS I EKONOMI** tilldelas bland annat William D. Nordhaus för att ha integrerat klimatförändringarna i långsiktig makroekonomisk analys. Nordhaus har tagit fram modeller för hur man ska beräkna framtida koldioxidutsläpp som FN:s klimatpanel



Nancy Steinbach

IPCC använder sig av och han har även skapat en modell för koldioxidskatt.

Ett globalt pris på utsläpp genom en koldioxidskatt är den metod Nordhaus själv och många andra ekonomer förespråkat för att minska utsläppen. Ekonomerna menar att generella styrmedel är mer effektiva eftersom utsläppsminskningen sker till lägsta möjliga kostnad. Staten är dålig på att avgöra vad kostnaden är för att minska utsläppen och därför är riktade åtgärder som subventioner eller detaljreglerade gränsvärden inte lika effektiva styrmedel.

Den svenska koldioxidskatten är känd för att vara högst av alla länders och var också en av världens första när den infördes 1991. I takt med starkare fokus på klimatproblematiken har miljöskatterna kunnat höjas och sedan 1994 inflationsjusterats med KPI (Konsumentprisindex). Koldioxidskatten ligger i dag på 1130 kronor per ton utsläppt koldioxid vid förbränningen. Skatten gäller all fossila bränslen som inte ingår

### Miljömålsberedningen och det klimatpolitiska ramverket

Den 1 januari 2018 började det nya klimatpolitiska ramverket att gälla. Det mesta av klimatlagen kommer från Miljömålsberedningens betänkande.

Beredningen inrättades av alliansen för att nå bred politisk samsyn kring miljöfrågorna och ge råd om hur generationsmålet och miljö kvalitetsmålen ska kunna nås på ett kostnadseffektivt sätt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Eftersom många mål har internationella

kopplingar har beredningen också visat på vilka frågor som behöver drivas inom EU och internationellt.

Den nya klimatlagen stipulerar även att regeringen varje år ska lämna en klimatre-dovisning till riksdagen samt ta fram en klimathandlingsplan för varje mandatperiod. Trots det redovisar regeringen fortfarande inte vilken klimatnytta föreslagna satsningar på klimatområdet förväntas att ta.

**” En hög koldioxidskatt är också ett uttryck för att det är dyrt att minska utsläppen i Sverige.**

# UTOMLANDS

## Så har utsläppen ökat globalt på 25 år

Utsläppen har ökat mest i Kina och Indien sedan 1990. Kina släpper idag ut mest koldioxid i världen och mer än Sverige per capita. Inget tyder heller på att ökningstakten minskar särskilt mycket då inget av länderna har några hårdare restriktioner om att krympa sina utsläpp enligt FN:s Parisavtal. Kina ska minska från 2030 och Indien har över huvud taget inga krav på att krympa sina utsläpp av växthusgaser.

Källa: Verdensbanken/Carbon Dioxide Information Analysis Center



i EU:s utsläppshandel.

– Även om det är svårt att veta hur mycket vi har fått ner utsläppen tack vare skatten tror jag på att sätta ett ganska homogent pris på utsläpp. Med ett enhetligt pris på koldioxid sker utsläppsminskningarna där det kostar minst, förklarar Svante Mandell.

**JACOB LUNDBERG**, chefekonom på Timbro, är inte emot skatten som sådan, men vänder sig mot att den är så hög i relation till andra länder och till den faktiska kostnaden för att släppa ut koldioxid.

– Skattens nivå saknar förankring i forskningen. De forskare som beräknat koldioxidens kostnad för samhället kommer i de flesta fall fram till ett värde som är lägre än 300–400 kronor per ton. Denna summa är bara en tredjedel så hög som den svenska koldioxidskatten, säger han.

En hög CO<sub>2</sub>-skatt är också ett uttryck för att det är dyrt att minska utsläppen



Jacob Lundberg

i Sverige. En utsläppsrätt i EU:s utsläppshandel kostar en bråkdel av den svenska koldioxidskatten och utanför EU är kostnaden för att minska utsläppen ännu lägre.

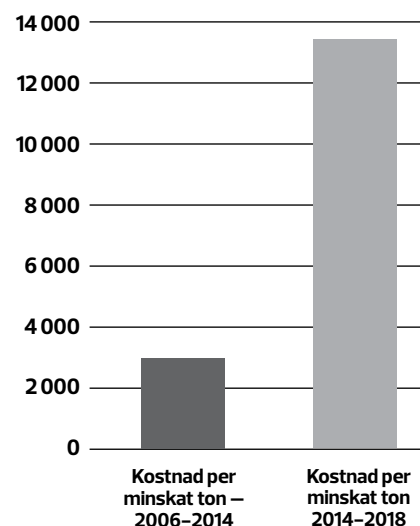
Det är därför som internationella åtgärder ofta framhålls som ett effektivt sätt att minska utsläppen. Det säkerställer så stora utsläppsminskningar som möjligt för de skattepengar som satsas.

**SVERIGES INTERNATIONELLA** åtaganden sköts av Energimyndigheten. Under 1998–2017 har 1,4 miljarder kronor satsats på internationella klimatinsatser.

Trots att det bara är en bråkdel av vad som satsats i Sverige under samma period har insatserna globalt resulterat i 18,4 miljoner ton lägre utsläpp av växthusgaser.

Det motsvarar en kostnad som är mindre än en tiondel av koldioxidskatten och är därmed ett mycket kostnadseffektivt verktyg för att minska de globala utsläppen. ■

## Så dyra ha utsläppsminskningarna blivit i Sverige



Genomsnittlig kostnad för att minska koldioxiden per ton under perioden 2006–2014 respektive 2014–2018. Kostnaden för att minska utsläppen har mångdubblats under de senaste åren.

Källa: Miljö- och klimatpolitik för hoppfulla (M).



Sveriges ambitiösa mål för lägre utsläpp i transportsektorn krockar med EU:s allt större inflytande på klimatområdet. Därför riskerar skattebetalarna, främst landsortsborna, att få stå för notan.

# SJÄLVMÅL

# I TRANSPORTSEKTORN

**T**ransportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp och är tillsammans med industrin den största källan till växthusgasutsläpp. Här har Sverige antagit ett ambitiöst etappmål: Utsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, ska ha minskat med 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

Sektorsmålet är intressant för att det visar hur beroende svensk klimatpolitik är av beslut som fattas tillsammans med andra i EU. Etappmålet krockar nämligen med EU:s mer beskedliga ambition om att skärpa utsläppskraven för nya bilar med 35 procent under samma period. Det visar också hur svensk "bror duktig-mentalitet" slår tillbaka när ett litet land försöker agera strategiskt rätt för att möta en global utmaning. När EU väl har satt ramarna är skatt det enda styrmedel som återstår för att klara det svenska sektorsmålet.

– För att nå dit kvarstår egentligen bara att höja bensinskatten till skyarna, säger EU-parlamentarikern Christofer Fjellner (M).

**SVENSK POLITIK** för transportsektorn har varit ett lapptäcke av ineffektivitet. Det började med pumplagen under 2000-talet som först orsakade mackdöd. Dessutom visade sig etanol inte vara miljövänligt.

Sedan kom biogasen, men drivmedlet slog inte an i någon större omfattning. En procent av bilarna som rullar på svenska vägar drivs av biogas.

Inte heller den riktade satsningen på miljöbilspremier har fungerat. Enligt DN har var fjärde skattesubventionerad miljöbil som sålts i Sverige mellan

**” Det har varit råddigt med många självmål vilket gjort folk förvirrade.**

2012 och 2015 gått på export till grannländer. Enligt Dagens industri har tretton procent av de subventionerade elbilarna exporterats.

Reduktionsplikten är det senaste styrmedlet. Det är ett krav på

inblandning av biobränslen i fordonbränsle och betyder att koldioxidutsläppen per liter bränsle kommer att minska varje år. För att reduktionsplikten ska kunna bidra



**Svante Axelsson**



Bror duktig-mentalitet driver bensinpriset till skyarna.

till målet bedöms att inblandningen ska vara minst 40 procent 2030.

Med bara elva år var till 2030 köper svenskarna fortfarande i stor utsträckning bensin- eller dieselbilar även om försäljningen av elbilar ökar. Bensin utgör fortsatt det vanligaste drivmedlet, med nästan 60 procent av flottan. Diesel står för en tredjedel, etanol knappt fem procent, elhybrider, gas och rena elbilar någon procent var.

**SVANTE AXELSSON**, nationell samordnare på Fossilfritt Sverige, håller med om att för många motstridiga beslut tagits.

– Det har varit enormt råddigt med många självmål vilket gjort folk totalt förvirrade. Men den nya bränslebyteslagen är viktig för den skapar klimatnytta, hävdar han.

Trots alla insatser blir det ändå mycket svårt att uppfylla det svenska sektorsmålet för transportsektorn. Det beror på att Sverige beslutar om klimatmål tillsammans med andra i EU och i allt större utsträckning också om vilka medel som ska användas för att nå målen.

Det begränsar möjligheten för Sverige att välja sin egen väg. När EU-länderna nyligen kom överens om utsläppskrav för transporter till 2030 stack Sverige ut i förhandlingarna med det nationella målet på 70 procent trots att det finns få medel för att genomföra sektorsmålet, förutom att höja skatten.

– Sverige har en viktig roll att leda och inspirera till miljöinsatser, men den största risken med att vilja vara ett föredöme är att man blir ett avskräckande exempel. Det blir vi om bensinpriset slutar på 25 kronor litern. Dessutom försvinner skattebasen när ingen längre har råd att köra bil, avslutar Christofer Fjellner. ■