



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEM SGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
johan.gannedahl@regeringskansliet.se
KN2024/00062

Stockholm 2024-03-08

Remissvar – KN2024/00062 – Naturvårdsverkets skrivelse Förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp (ETS 2) samt promemoria Analys av opt-in av ytterligare sektorer – kompletterande underlag till Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdraget om ETS 2

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 60 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på förslaget på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem för bland annat vägtransporter. Remissvaret behandlar de avsnitt i förslaget som rör vägtransporter, inte byggnader eller andra utsläpp.

Sammanfattning

M Sverige ser fördelar med att förslaget syftar till att skapa så stora utsläppsminskningar som möjligt till så liten kostnad som möjligt. Att minska vägtrafikens utsläpp är givetvis en tänkbar ambition, men det finns andra sätt att åstadkomma motsvarande utsläppsminskningar utan att enskilda bilister ska tvingas överväga väsentliga förändringar i sin tillvaro om det exempelvis blir dyrare att åka till arbetet eller ta del av fritidsaktiviteter och samhällsservice.

Åren 2026–2029 kan kostnaden för bensen och diesel öka med över en krona per liter enligt Naturvårdsverkets tolkning av förslaget. Även om myndigheten inte i förväg kan avgöra hur priset på en utsläppsrätt kommer att utvecklas, innebär det mjuka pristak som ska gälla till och med år 2029 att priset inte ska överskrida 45 euro per ton drivmedel. I så fall beräknas priset på bensen öka med cirka 1,11 kronor och diesel med omkring 1,22 kronor per liter, förutsatt att 6 procents inblandningsnivå av förnybart innehåll gäller.

Det är också problematiskt att förslaget följs av sannolikt villkorslösa konsekvenser om en enskild medlem i EU vill gå längre än minimikraven. Att "gå före" i omställningen så som Sverige vid så

många tillfällen påstått sig vilja göra kommer i och med införandet av ett EU-gemensamt system att bli betydligt mindre sannolikt. Våra minskade utsläpp skulle ge ökade utsläpp i något annat EU-land, detta enligt slutsatser från Konjunkturinstitutets förstudie av ETS-2.

Inte minst skulle mer långtgående strategier och ambitionshöjningar krävas på grund av klimatlagen. Att gå före, och göra mer än andra länder, innebär inte bara sänkta utsläpp utan även möjligheter för näringslivet att satsa på och exportera nya tekniska lösningar till andra länder. Möjligheter som Sverige ser ut att gå miste om.

Brister i konsekvensanalys

Förslaget att införa utsläppsrätter för bränslen som används inom vägtransporter behöver kompletteras med en djupgående analys av hur det skulle påverka vanliga konsumenter. Även om detta i sig inte skulle ses som en konsekvens utan snarare utgöra det enda tilltänkta resultatet av införandet av ETS-2, måste man beakta att det inte alltid är möjligt för den enskilde att minska sitt bilresande på sådant sätt som gör syftet med införandet möjligt att uppnå.

Med denna brist på transparens och förståelse riskerar förslaget att göra det svårt för allmänheten att förstå hur de föreslagna åtgärderna kommer att påverka deras ekonomi och livsstil. Kommer de ökande kostnaderna att kompenseras genom successiva höjningar av reseavdraget? Även om detta bara gäller för resor till eller från arbetet kan det lindra kostnadsbördan för många. Att införa utsläppsrätter förefaller därför vara ett förenklat grepp utan att ta hänsyn till de möjliga konsekvenserna för den genomsnittliga medborgaren.

Att bilar ska köras färre mil är nästan uteslutande det enda resultatet av det föreslagna utsläppshandelssystemet. Alternativet skulle vara att byta sin nuvarande bil mot en som är mer bränslesnål. Ett bekymmer är att alla inte har samma möjlighet att byta till en bil som drar väsentligt mindre bränsle per mil. Detta kan vara både baserat på behov och ekonomi. En analys av personbilars utsläpp av koldioxid per kilometer utslaget på årsmodeller visar på fakta – främst nyare bilar har lägre koldioxidutsläpp. Eftersom nyare bilar är dyrare blir det i praktiken inte möjligt för alla att göra den förflyttning som skulle vara alternativet till att använda bilen mindre. Det återstående alternativet – att tvingas betala mer för samma mängd bränsle och utsläpp – bidrar inte till att utsläppsnivån påverkas och har alltså till skillnad från andra åtgärder enbart en fördyrande effekt.

Genom att exempelvis införa en bonus för att främja köp av elbilar, eller ge ett ombyggnadsbidrag för att bensinbilar ska kunna tanka förnybar biogas kan utsläppsminskningar ske ändå – utan att den enskilda behöver använda bilen mindre.

M Sverige kräver andra åtgärder

En kombination av åtgärder krävs för att minska hushållens bilkostnader och bidra till att skapa rimliga kostnader för fler, inte minst följt av de senaste årens ökade inflation.

Bilen är vårt viktigaste transportmedel, 8 av 10 persontransporter sker med bil och det är svårt att ersätta någon betydande andel av dessa med andra trafikslag. Även om andelen cykelresor ökar med 100 procent, från 1 till 2 procent av det totala trafikarbetet, kvarstår mer än 70 procent av bilresorna. Dessa är resor som vanligtvis krävs för att dagligen ta sig hela eller en del av en resa till arbete, skola, för att nyttja samhällsservice eller ta del av fritidsaktiviteter för sig själv eller för sina barn.

Samtidigt krävs ett pärlband av insatser för att minska klimatpåverkan inte minst från våra inrikes vägtransporter. Idag saknas incitament för den enskilda att sträva i någon viss riktning. Här vill vi särskilt belysa vikten av att arbeta med instrument som bilägare förstår och kan fatta beslut utifrån, i form av morötter som bonus eller subvention. Sådana är betydligt enklare att ta till sig jämfört med generella förbud, krångliga skatter, dolda avgifter eller andra verktyg med syfte att snarare inskränka den individuella mobiliteten. Något som de flesta snarare skulle se som ett hot mot ens tillvaro.

Det är viktigt att regeringen tittar på alla möjligheter för att mildra hushållens utsatthet med tanke på ökade bilkostnader och att två tidigare viktiga verktyg för omställning har slopats, reduktionsplikten och klimatbilsbonusen.

- Slopa skatten på trafikförsäkringen som infördes 2007 och har gett staten årliga intäkter på 3–4 miljarder kronor, totalt över 45 miljarder kronor.
- Inför en skrotningspremie på 10 000 kronor. Gamla bilar är mindre trafiksäkra och är miljömässigt mindre hållbara.
- Återinför en form av klimatbilsbonus som gynnar privatpersoner på samma sätt som de som kör förmåns/tjänstebil subventioneras genom kraftigt minskad skatt på förmånen. Förutom elbilar bör andra fordon med mycket låga utsläpp kunna ges motsvarande premier så som vätgas- eller biogasfordon.
- Utöka reseavdraget för fler sorters resor.
- Fyrdubbla glesbygdsavdraget.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle