



Greenpeace i Sverige
Box 15164, 10465 Stockholm
08-702 70 70
info.se@greenpeace.org

25 augusti 2023

KN2023/03617 Greenpeace
Svar på promemorian "Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel"
Greenpeace Sverige

Greenpeace anser inte att reduktionsplikten är en eftersträvansvärd klimatpolitik då den kostar miljarder att genomföra och bidrar till fortsatta utsläpp av växthusgaser och även fossila utsläpp genom att upprätthålla fossilbolagens lönsamhet och anläggningar. Vidare medför stora satsningar på biobränslen risker för biologisk mångfald. **Trots denna kritik mot biobränslen och reduktionsplikten kan vi inte tillstyrka förslaget i dess nuvarande utformning då det inte innehåller någon lösning till hur utsläppen ska minska.**

Transportsektorn är ett av de tydligare exemplen på att stegvisa förändringar inte är tillräckliga utan leder till fortsatt stora utsläpp när systemperspektivet negligeras. Mängden transporter måste minska och förbränningsmotorn måste bort. Förändringen sker inte över en natt, men varje incitament att förlänga förbränningsmotorns existens gör att utsläppen fortsätter. Det finns inga övergångsbränslen. Vi behöver istället förändra samhället så att mobilitetsbehoven förändras, det skulle frigöra mycket tid, resurser och minska utsläppen.

Greenpeace i Sverige menar att regeringen i arbetet med transportsektorn måste fokusera all kraft på att sänka utsläppen i absoluta tal. Det gäller för alla utsläpp, fossila såväl som biogena. Det görs snabbast och mest kostnadseffektivt genom minskade transporter, exempelvis genom att minska behov och effektivisering, genom exempelvis utbyggd kollektivtrafik.

Regeringen skriver i promemorian "Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel" att syftet med sänkningen är sänkta drivmedelspriser "som stöd till hushållen".

Vi menar att det i grunden är feltänkt att subventionera eller införa olika konsumtionslättnader för fossila bränslen. Greenpeace vill påpeka att detta stöd riktas specifikt till bilägare, inte hushåll, och frågan är om det är rättvist såtillvida att det är tveksamt om det går till de som skulle behöva det allra mest eftersom det rör sig om sänkta drivmedelspriser generellt. Särskilt som det är i Stockholmsregionen som medelkörsträcken är längst per registrerad bil, där det rimligen finns många bra alternativ,

detta stöd blir mer ett stöd till Stockholm än för folk som är beroende av bil.

Greenpeace menar också att det är tveksamt om det faktiskt kommer att innebära någon ekonomisk lättnad för hushållen. Flera sänkningar av skatten på bensin och diesel gjordes under 2022 och deras genomslag i plånboken hos hushållen är tveksam. Det är sannolikt att eventuella (om några) sänkningar av drivmedelspriser inte kommer konsumenterna till gagn utan hamnar i fickorna på bränslebolagen istället i form av ökade marginaler. Dessutom ökar korrosions- och hälsoskador samt underhållskostnader och kötidsluster med ökat bilåkande. Denna satsning kommer sannolikt på lite längre sikt öka kostnaderna, för miljö och människors plånböcker, särskilt som reformen måste finansieras.

Det mest kostnadseffektiva vore att arbeta för att sänka efterfrågan, det skulle ge direkta effekter på människors privatekonomi. Greenpeace menar vidare att stöd till landsbygden bör vara just stöd till landsbygden, exempelvis i form av utbyggd service, inte generella stöd för bilkörande. Finns det mobil offentlig service, skola, vårdcentral och lanthandel med service nära sparar man både tid och pengar, betydligt mer än fastlåsning i förbränningsberoende. Om nuvarande transportpolitiska planer och dess beräknade vägtrafikökningar blir norm för framtiden kommer samtliga svenskar köra bil dygnet runt sju dagar i veckan om 350 år, det visar på orimligheten i nuvarande trafikplanering.

Regeringen skriver vidare att:

“Förslagen förväntas leda till lägre drivmedelspriser vilket i sig kan ge effekter på utsläppen av växthusgaser, då det leder till ökat trafikarbete och därmed högre användning av drivmedel. Energimyndighetens beräkningsverktyg tar till viss del hänsyn till denna effekt. De lägre drivmedelspriserna förväntas också leda till en lägre försäljning av laddbara fordon och lägre användning av laddbara fordon då totalkostnaden för att äga och använda ett bensin- eller dieselfordon sjunker.”

Det innebär alltså en utveckling där vi ytterligare fjättrar oss vid bränslebolagens infrastruktur. Bilparken kommer att fortsätta att vara omodern och det nödvändiga skiftet bort från förbränningsmotorn kommer att fördröjas ytterligare.

Greenpeace menar att diskussionen om bränsleblandningar måste övergå till diskussioner om hur vi fasar ut förbränning, minskar transportbehov och effektiviserar de transporter vi ändå behöver.

Greenpeace anser att följande bör prioriteras:

- Mål om minskade transporter: Trafikverket bör få ett entydigt mål om minskat vägtrafikarbete och att främja andra transportslag. Transportstyrelsen bör få ett överordnat mål om att minska väg- och flygtrafiken och att skapa starka incitament för en överflyttning till kollektiva transportslag.
- Överge förbränningsmotorn: Vare sig det är bensin, diesel eller biodrivmedel i tanken så orsakar de klimatskadliga utsläpp. Fordonsflottan behöver effektiviseras och elektrifieras. Bonus-malus systemet bör kompletteras med höjda kostnader för tunga och motorstarka fordon och gynna lättare fordon både för utsläppens och resurseffektivitetens skull. Drivmedel, vare sig de är fossil- eller biobaserade, bör få progressivt ökade avgifter och fasas ut.
- Byt och bygg bort bilen: Se över stadsplanering för att gynna gång, cykel och kollektivtrafik. Inför krav på publika bilpooler i varje kommun. Stoppa utbyggnad av motorvägar, flygplatser och annan infrastruktur som låser in oss i ett utsläppsintensivt samhälle och en i grunden felaktig transportlösning.
- Etablera en kollektivnorm: I städer är runt hälften av resorna med bil kortare än 3-4 km och även i hela landet är de flesta resorna under milen. Med rätt satsningar och en högre ambitionsnivå kan många av dessa resor flyttas över till kollektivresor eller cykel. Regeringen bör införa ett billigt, subventionerat klimatreskort som gäller all kollektivtrafik i hela landet
- Satsa på utbyggd mobil och lokal service för att underlätta boende på landsbygden, det minskar kostnaderna för miljön, vägunderhållet samt restidsförlusterna för boende på landsbygd.

Markus Mattisson

Biträdande sverigechef

Greenpeace

Carl Schlyter

Kampanjledare

Greenpeace