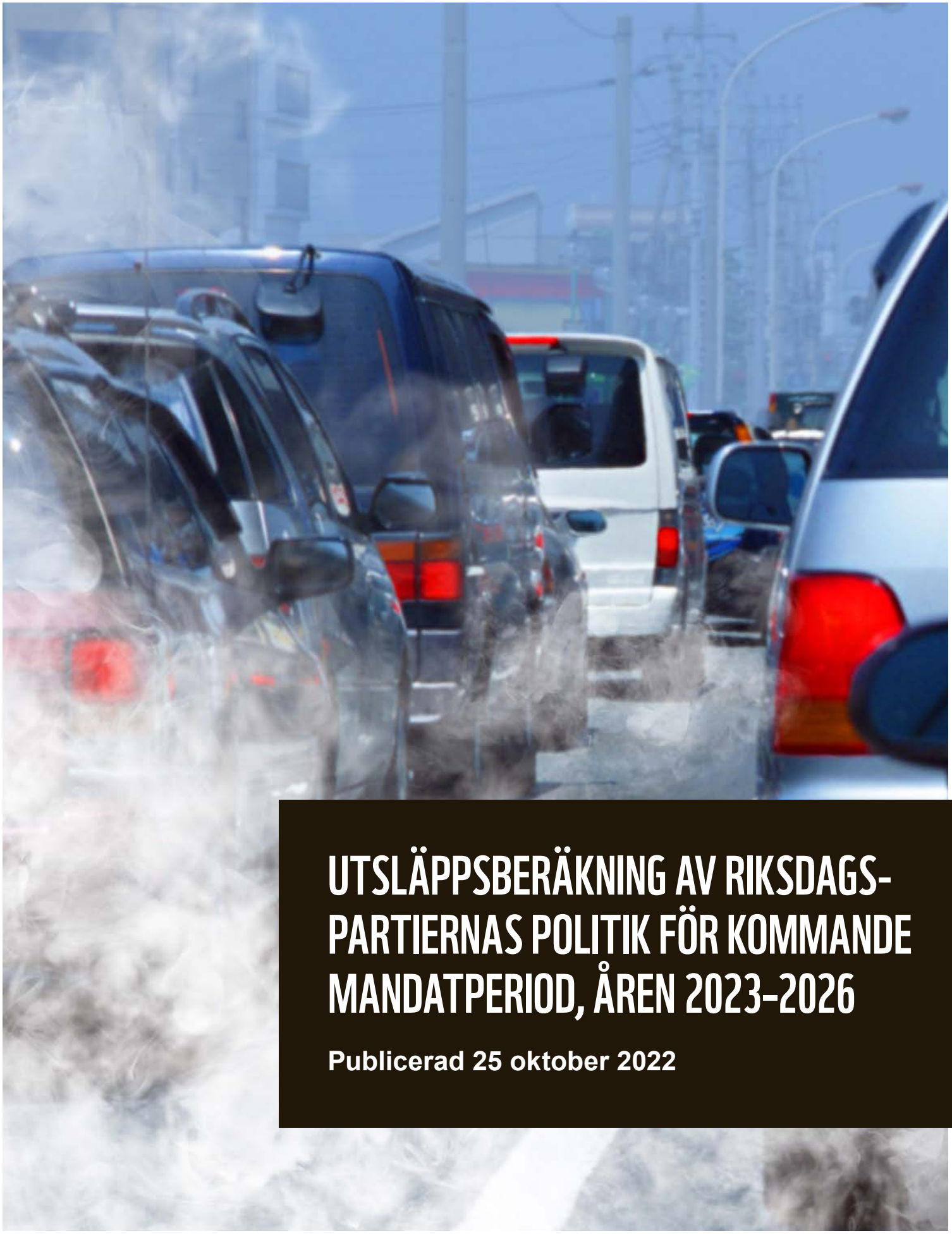


UTSLÄPPSBERÄKNING AV RIKSDAGS-PARTIERNAS POLITIK FÖR KOMMANDE MANDATPERIOD, ÅREN 2023–2026

Publicerad 25 oktober 2022

klimatkollen

WWF

Våra barns klimat

ClimateView

Naturskyddsföreningen



Produktion: Odelius & Co, 22-9455. Omslagsbild: Ssuaphoto / Dreamstime

INNEHÅLL

Sammanfattning och övergripande resultat 4

Inledning och övergripande metod för arbetet 7

Koldioxid- och energiskatt 9

– nivån på koldioxidskatt och energiskatt 9

– undantag för koldioxidskatt och energiskatt 12

Bonus-malus 16

Reduktionsplikten 18

Överflyttning till järnväg, kilometerskatt 22

Klimatklivet 24

Stöd för energieffektivisering av flerbostadshus 26

Styrmedel flygskatt 28

Konsumtionsskatt på livsmedel 30

Återvätning av torvmarker 32

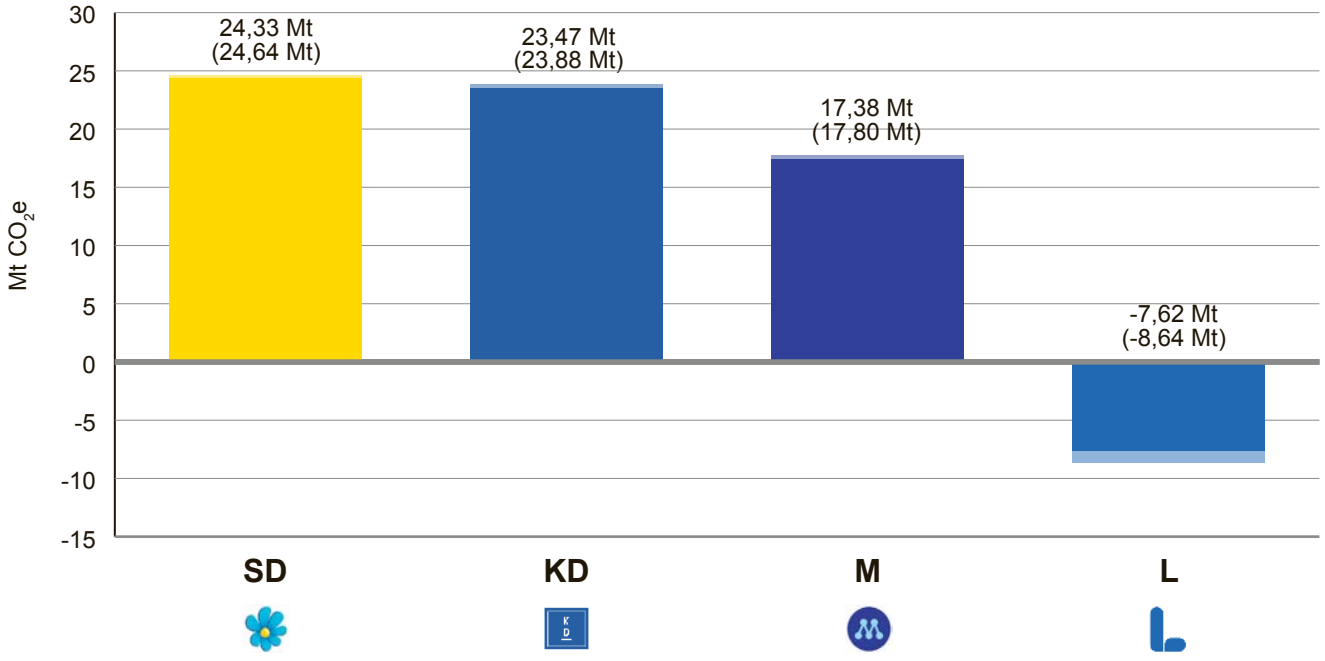
Förkortningar 34

SAMMANFATTNING OCH ÖVERGRIPANDE RESULTAT

Klimatkollen har utsläppsberäknat delar av riksdagspartiernas politik utifrån hur de ställer sig till ett antal centrala åtgärder på klimatområdet för mandatperioden åren 2023–2026.

Rapporten visar att det finns stora skillnader i potential för om utsläppen minskar eller ökar beroende på vilket partis positioner som får gehör. Mellan de fyra partier som utgör regeringsunderlag – SD, M, KD och L – finns stora skillnader i ambitionsnivå för klimatpolitiken. Det finns tre partier vilkas ställningstagande till de granskade frågorna skulle leda till ökade utsläpp under kommande mandatperiod. Det är Sverigedemokraterna med cirka 25 miljoner ton koldioxidekvivalenter, Kristdemokraterna med 24 miljoner ton och Moderaterna med 18 miljoner ton. Liberalernas politik har däremot potential att minska utsläppen med 9 miljoner ton under mandatperioden. Skillnaden mellan Liberalernas och Sverigedemokraternas politik är mer än 33 miljoner ton under mandatperioden för de styrmedel som beräknats. Det kan jämföras med de årliga samlade utsläppen för industrin, transportsektorn och jordbruket i Sverige.

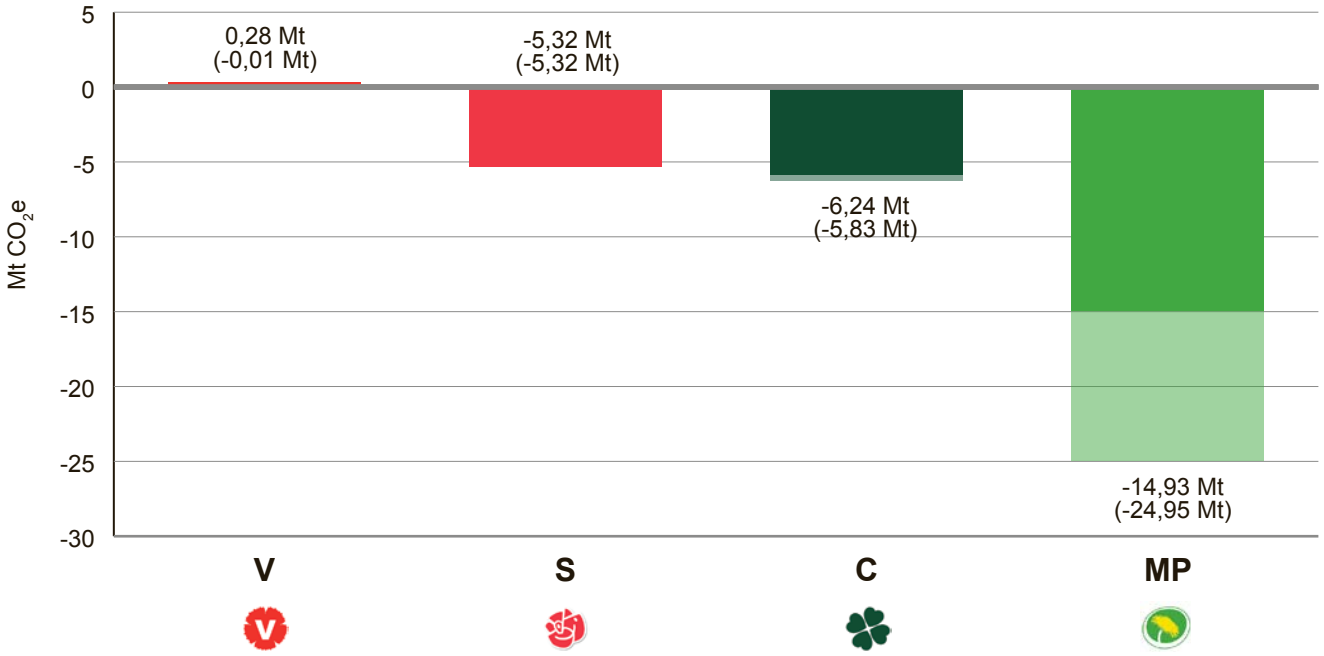
Figur 1. Potentiell total utsläppsförändring för partierna i regeringsunderlaget mandatperioden åren 2023-2026



Förklaring: Potential för kumulativ utsläppsminskning eller utsläppsökning med partiernas politik under nästa mandatperiod, jämfört med en fortsättning av redan beslutade åtgärder. Positivt värde betyder att utsläppen ökar, negativt värde betyder att utsläppen minskar.
De ljust färgade partierna/siffrorna inom parentes avser åtgärder som påverkar andra utsläpp än territoriella.

Även mellan partierna i opposition finns stora skillnader i ambitionsnivå. Rapporten visar att Miljöpartiets politik har potential att leda till störst utsläppsminskningar med cirka 25 miljoner ton sammanlagt under mandatperioden. Efter Miljöpartiet sker ett stort hopp till nästkommande partier där potentialen för minskning av utsläppen för Centerpartiet är 6 miljoner ton, Socialdemokraterna 5 miljoner ton och Vänsterpartiet med 0,01 miljoner ton under kommande mandatperiod. Mellan oppositionspartierna skiljer det därmed cirka 25 miljoner ton för mandatperioden.

Figur 2. Potentiell total utsläppsförändring för oppositionspartierna mandatperioden åren 2023–2026



Förklaring: Diagrammet visar potential för kumulativ utsläppsminskning eller utsläppsökning med partiernas politik under nästa mandatperiod, jämfört med en fortsättning av redan beslutade åtgärder. Positivt värde betyder att utsläppen ökar, negativt värde betyder att utsläppen minskar. De ljust färgade partierna/siffrorna inom parentes avser åtgärder som påverkar andra utsläpp än territoriella.

Utsläppsberäkningarna omfattar de svenska styrmedel och åtgärder som uppskattas ha störst effekt på utsläppen under kommande mandatperiod och även bedöms kunna kvantifieras enligt verktyget Panorama, vilket utvecklats av bland annat Klimatpolitiska rådet och ClimateView. Därtill inkluderas kompletterande styrmedel och förslag för vilka det finns beräknad potential för utsläppsminskningar tillgänglig. Utöver dessa utvalda styrmedel har partierna givits möjlighet att inkomma med andra förslag och styrmedel som kan utsläppsberäknas.

Det finns flera frågor där partiernas svar varit för otydliga för att kunna utsläppsberäknas fullt ut. I dessa fall har partierna beräknats utifrån ett nolläge även om de i mediala utspel uttalat en viljeinriktning som skulle leda till förändringar av styrmedlen.

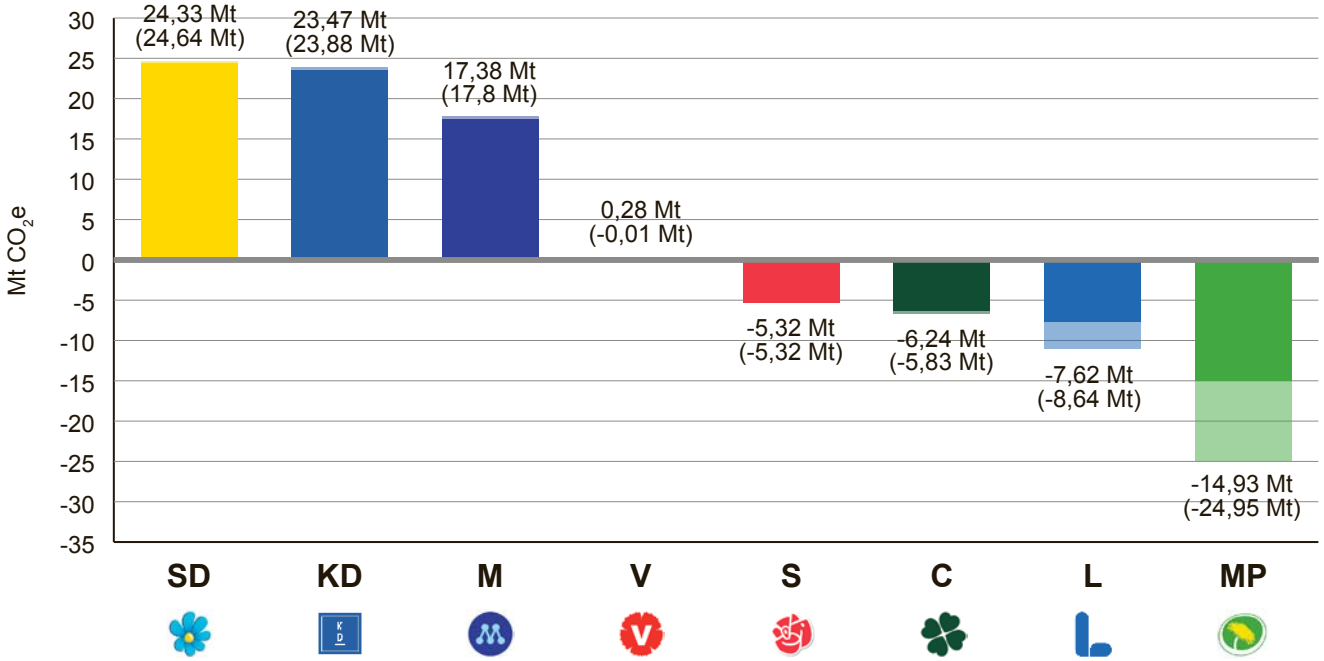
På nästa sida summeras beräkningar för samtliga riksdagspartiers potentiella minskning eller ökning av utsläpp för de inkluderade åtgärderna under mandatperioden (2023–2026).

Den första figuren visar den samlade möjliga effekten på utsläppen inklusive effekten av reduktionsplikten och den efterföljande visar effekten utan reduktionsplikten.

Vi har valt att visa resultatet *med* respektive *utan* reduktionsplikten eftersom det är det enskilda styrmedel som under mandatperioden har överlägset störst effekt på utsläppen.

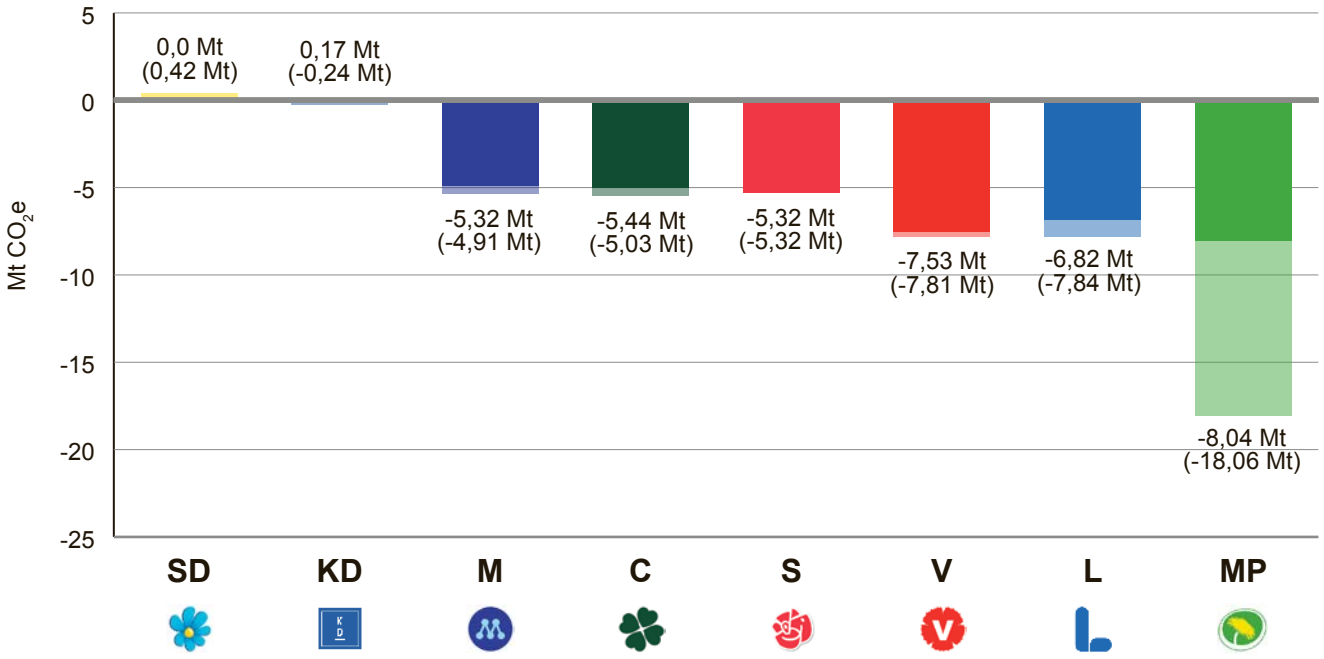
De fyllda staplarna i figuren visar hur mycket de svenska territoriella utsläppen ökar eller minskar. Den streckade delen av staplarna visar potentialen för utsläppsminskningar som inte ingår i den territoriella utsläppsstatistiken, till exempel från återställande av torvmarker eller utsläppsminskningar som äger rum utanför Sveriges gränser. Partiernas resultat jämförs med en fortsättning av redan beslutad politik.

Figur 3. Potentiell total utsläppsförändring för alla partier under mandatperioden åren 2023–2026, inklusive reduktionsplikt



Förklaring: Potential för kumulativ utsläppsminskning eller utsläppsökning med partiernas politik under nästa mandatperiod, jämfört med en fortsättning av redan beslutade åtgärder. Positiva värden (SD, KD och M) innebär att utsläppen riskerar att öka under mandatperioden. Streckad area avser effekten återvätning av torvmarker samt konsumtionsbaserade utsläpp från livsmedelsproduktion och flyg som delvis äger rum utanför Sveriges gränser. De ljust färgade partierna/siffrorna inom parentes avser åtgärder som påverkar andra utsläpp än territoriella.

Figur 4. Potentiell total utsläppsförändring för alla partier under mandatperioden åren 2023–2026, exklusive reduktionsplikt



Förklaring: Potential för kumulativ utsläppsminskning eller utsläppsökning med partiernas politik under nästa mandatperiod exklusive reduktionsplikten, jämfört med en fortsättning av redan beslutade åtgärder. Streckad area avser effekten återvätning av torvmarker samt konsumtionsbaserade utsläpp från livsmedelsproduktion och flyg som delvis äger rum utanför Sveriges gränser. De ljust färgade partierna/siffrorna inom parentes avser åtgärder som påverkar andra utsläpp än territoriella.

INLEDNING, ÖVERGRIPANDE METOD OCH AVGRÄNSNINGAR

Klimatkollen är ett nytt digitalt verktyg som presenterar klimatfakta och utsläppsdata för Sverige och alla Sveriges kommuner. Syftet med Klimatkollen är att ge medborgarna ett enkelt och tydligt redskap för att se hur det går med klimatomställningen. Ett särskilt initiativ är att utsläppsberäkna och analysera riksdagspartiernas klimatpolitik kring valet 2022. Partigranskningen samordnas av Klimatkollen i samarbete med Världsnaturfonden WWF, ClimateView, Våra barns klimat och Naturskyddsföreningen. Redovisningsföretaget PwC har lämnat synpunkter på beräkningarna och dessa har justerats i enlighet med synpunkterna.

I projektet har verktyget Panorama, som utvecklats av bland annat Klimatpolitiska rådet och ClimateView, använts som källa för urval av åtgärder och underlag för vissa beräkningar. Vi har valt ut existerande styrmedel som kan fortsätta och som skulle påverka utsläppen under kommande mandatperiod. Därtill har ett antal andra frågor för vilka det finns beräkningsbara underlag lagts till. De styrmedel och förslag till styrmedel som rapporten har beräknat är:

- Nivån på koldioxidskatt
- Undantag från koldioxidskatt
- Nivån på energiskatt
- Undantag från energiskatt
- Bonus-malus
- Kilometerskatt för tunga transporter
- Klimatklivet
- Energieffektivisering för flerbostadshus
- Flygskatt
- Konsumtionsskatt på livsmedel
- Återvätning av torvmarker

En urvalsfaktor har varit att det ska vara styrmedel som Sverige har rådighet över. Urvalet av frågor har begränsats av att varken regeringen eller övriga riksdagspartier presenterar beräkningsbara underlag som stöd i sitt opinionsarbete och för den politik som de säger sig stå bakom. Dessutom saknas till stor del även beräkningsbart underlag från ansvariga myndigheter och från etablerad forskning på olika befintliga styrmedel och förslag på nya styrmedels effekt på utsläppen.

Den här utsläppsberäkningen kan inte anses vara helomfattande eftersom den inte tar upp alla styrmedel som kan tänkas ha effekt på klimatutsläppen, däremot ger den en god överblick över hur partierna ställer sig till väsentliga klimatåtgärder och vilken påverkan på utsläppen de ger.

Genom en enkät har riksdagspartierna fått svara på frågor om vilka klimatmål partiet har och hur det förhåller sig till centrala styrmedel inom klimatpolitiken. Utifrån svaren har vi sedan gjort en beräkning av hur många ton (koldioxidekvivalenter) utsläppen kan komma att minska eller öka med partiernas politik.

Enkäten genomfördes mellan 9 maj och 1 juni 2022. Därefter har vi ett flertal omgångar återkopplat och gett partierna möjlighet att komplettera svaren på de frågor där vi inte fått beräkningsbara svar. Ett parti, Moderaterna, avböjde att besvara enkäten men vi har valt att utsläppsberäkna partiets politik ändå. Första delresultatet som fokuserade på de åtta partiernas klimatmål, och vilka utsläppsnivåer målen kan uppskattas resultera i, presenterades 6 juli 2022 i en separat rapport.

I denna rapport presenteras hur partiernas ställningstagande till ett antal centrala styrmedel kan förväntas påverka utsläppen under innevarande mandatperiod 2023-2026, under förutsättning att det som de kommunicerat i enkätsvaren genomförs. Effekten på utsläppen av partiernas föreslagna åtgärder och styrmedel utgår från skillnaden jämfört med nuvarande styrning på klimatområdet. Status quo är således redan beslutade nivåer på styrmedel, som nivån på energiskatten, reduktionsplikt med mera.

Om ett parti föreslår en försvagning av ett nuvarande klimatpolitiskt styrmedel, redovisas effekten av det som en utsläppsökning. Ett parti som svarar att det vill skärpa styrmedlet krediteras en utsläppsminskning, medan ett parti som vill behålla styrmedlets nuvarande utformning inte antas påverka utsläppsnivån utifrån nuläget.

I de fall partierna inte angett bestämda nivåer eller konkretiserade förslag har vi inte kunnat utsläppsberäkna svaren och redovisar det därför som oförändrade nivåer/status quo.

I graferna redovisas den kumulativa effekten på utsläppen under nästa mandatperiod för åren 2023–2026, de år en kommande regering kan antas presentera budgetar för. De streckade delarna av staplarna visar effekt på utsläpp som inte räknas in i de svenska territoriella utsläppen. Det handlar om så kallade konsumtionsbaserade utsläpp, det vill säga utsläpp som sker utanför Sveriges gränser, samt åtgärder för att återställa torvmarker som räknas som kompletterande åtgärder.

I rapporten finns en genomgång av utsläppsberäkningar för varje fråga vi valt att utvärdera. Varje beräkning presenteras med en genomgång av hur frågan var formulerad och partiernas svar. Därefter presenteras hur frågan beräknas och vilka underlag vi använder som stöd. Sist presenteras resultatet i en figur och eventuella kommentarer till resultatet.

Metodbegränsningar

Den här kvantitativa rapporten fokuserar på att beräkna partiernas inställning till ett urval existerande styrmedel och förslag till nya styrmedel som kan ge effekt på utsläppen. Den kan inte sägas ge en heltäckande bild över hur utsläppen kan väntas öka eller minska som en konsekvens av respektive partis politik under kommande mandatperiod. Det beror på att den endast beräknar ett urval av åtgärder, som följd av att det i dagsläget saknas beräkningsbara underlag för en majoritet av de styrmedel som påverkar utsläppen.

Den här rapporten har också ett i huvudsak nationellt perspektiv utifrån att det är de åtgärder som svenska politiker själva har rådighet att besluta om som kvantifieras. Det finns såväl politik på europeisk som internationell nivå som har stor påverkan på utsläppen men som inte beräknas i den här rapporten med hänsyn till att det saknas tillräckligt beräkningsbart underlag om dessa åtgärders effekt på utsläppen.

Utifrån att det är ett begränsat antal frågor som enkäten tog upp och som här redovisas, bad vi partierna att komplettera med andra förslag på styrmedel med beräkningsbara underlag för att komplettera Klimatkollens frågor. Inget parti valde att återkomma med andra förslag med beräkningsbart underlag.

Det finns även andra effekter av en åtgärd som påverkar utsläppen. Den här rapporten tar inte hänsyn till andra miljö- eller sociala effekter av de styrmedel eller förslag som finns beräknade. Rapporten har inte heller för avsikt att jämföra styrmedels effektivitet utifrån investerade medel.

I vilken omfattning styrmedel leder till additionella utsläppsminskningar, det vill säga utsläppsminskningar som inte skulle ha ägt rum utan det specifika styrmedlet, analyseras inte fullständigt för alla styrmedel. De styrmedel som analyseras här är också i samspel med varandra men dessa effekter analyseras inte i den här rapporten.

De frågor som finns med nu ska inte ses som en lista över vilka åtgärder som de aktörer som står bakom Klimatkollen förordar. En viktig faktor för vilka styrmedel som ingår i kvantifieringen har varit om partiernas svar på Klimatkollens enkät varit möjliga att utsläppsberäkna eller inte.

En stor utmaning med arbetet att utsläppsberäkna partierna har varit att tolka partiernas svar på enkäten och vilken politik partierna står bakom. Även om partierna har ombetts att ge tydliga svar i såväl enkät som i uppföljning, där vi redogjort för hur Klimatkollen tolkar deras svar, har de i hög grad valt att fortsätta hänvisa till svar som är svårtolkade.

Svårigheten att få tydliga svar från partierna får inte bara som effekt att Klimatkollen tvingats göra antaganden om deras positioner; det kan också göra att de partier som inte valt att ge ett tydligt svar gynnas i beräkningen eftersom de då i vissa frågor beräknas som status quo. Det betyder till exempel att ett parti, som har uttryckt en vilja att sänka energiskatten men inte tydliggör hur mycket, beräknas utifrån nuvarande nivåer. Det parti som i stället svarat vilken nivå de vill sänka skatten till, beräknas utifrån denna nivå, vilket redovisas som en ökning av utsläppen. För att få en mer rättvisande bild hade det varit bra om partierna tydligt redovisade sina positioner till allmänheten.

Moderaterna fick liksom övriga partier möjlighet att svara på Klimatkollens enkät i maj 2022, men avböjde. Eftersom partiet är ett av de största partierna i Sveriges riksdag och kommer att inneha statsministerposten de kommande åren, ansåg Klimatkollen att även deras parti måste granskas. Deras svar på granskningens frågor har därför hämtats från externa källor samt genom att Klimatkollen redovisar antaganden om deras positioner. I de fall där det kan sägas vara otydligt hur Moderaterna ställer sig till en fråga, exempelvis nivån på skatter, anslag till befintliga styrmedel som Klimatkollen och bonus-malus, har Klimatkollen valt att tolka partiet som att de vill stå kvar på nuvarande nivåer. Det gör att partiet kan krediteras tydliga utsläppsminskningar för ett antal befintliga styrmedel trots att de i valdebatten gjort uttalanden som troligen skulle leda till utsläppsökningar för ett antal styrmedel. De antaganden Klimatkollen har gjort kan därför sägas vara till partiets fördel – i förhållande till de resultat de får i granskningen – snarare än en nackdel. De har under oktober 2022 fått möjlighet att justera granskningens antaganden men har valt att inte göra det.

Den här rapporten vill lyfta behovet av att ansvariga politiker presenterar beräkningsbara underlag till väljarna som tydliggör hur politiken ska leverera på klimatmålen. Det hade gett en granskning liknande Klimatkollen ett större urval av frågor att beräkna och möjlighet att presentera ett mer komplett resultat för allmänheten.

KOLDIOXID- OCH ENERGISKATT

FRÅGOR OCH SVAR
– nivån på koldioxidskatt och energiskatt

Frågor

Nuvarande nivå för koldioxidskatten på bensin och diesel ligger på 1,20 kr per kg utsläpp för flertalet användningsområden. Vill ni justera nivån på koldioxidskatten under den kommande mandatperioden? (Av beräkningsmässiga skäl antar vi att koldioxidskatten kommer BNP-indexeras, om ni inte uppger annat). (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)

A. Om ja på den här frågan, hur mycket vill ni sänka eller höja den under mandatperioden och vilket år? *Svar anges i kronor och ören, och ange från och med vilket år.*

Partiernas svar:

Centerpartiet: Nej

Kristdemokraterna: Annat förslag: Sverige har en hög och effektiv koldioxidskatt som reglerar de inhemska utsläppen. I jämförelse med europeiska länder och andra nationer har Sverige, menar vi, kommit långt; svenska utsläpp är väsentligt lägre än många andra länders.

Liberalerna: Det viktiga är att kostnaden för att släppa ut hela tiden ökar och att förväntningen blir att det kommer att fortsätta så. För att ökande kostnader ska fungera som styrmedel måste den som träffas ha en chans att förändra sitt beteende, välja annan teknik eller annat färdmedel. Det är omöjligt när prisförändringar blir för snabba. När världsmarknadspriset på olja sjunker tillbaka behöver skatten åter höjas.

Miljöpartiet: Ja. Priset på utsläpp måste öka. Mycket av vår andra politik ökar dock priset på bensin och diesel. Exempelvis reduktionsplikten. Därför förespråkar vi i dagsläget ingen separat ökning av CO_2-skatten utöver att den ska öka i enlighet med BNP- och KPI-indexeringarna av skatten

Socialdemokraterna: Nej

Sverigedemokraterna: Annat förslag, vi vill minska reduktionsplikten till 2 procent för bensin och 5 procent för diesel.

Vänsterpartiet: Ja. Vi räknar med högre nivåer under mandatperioden men har inte bestämda nivåer i nuläget.

Moderaterna: Partiet har inte på ett tydligt sätt uttalat sig om hur de ser på skatten framöver. Klimatkollen har därför valt att anta att de inte avser att göra en justering av koldioxidskatten och beräknas därför som status quo.

Frågor

Riksdagen beslutade i mars om en sänkning av energiskatten med 50 öre per liter (inkl moms) från och med den 1 maj 2022. Den 27 april tog riksdagen ytterligare ett beslut om att tillfälligt minska energiskatten på bensin och diesel med 1 krona och 30 öre från och med den 1 maj till och med den 30 september 2022.

A. Vill ni justera energiskatten under den kommande mandatperioden? (JA/NEJ/VET EJ)

B. Om ja, hur mycket vill ni sänka eller höja den under den kommande mandatperioden och i så fall vilket år? *Svar anges i kronor och ören, samt ange årtal.*

Partiernas svar:

Centerpartiet:

A. Ja

B. Den tillfälliga nedsättningen bör utgå när dess tid löpt ut.

Kristdemokraterna:

A. Ja

B. Dels vill vi driva på EU för möjlighet att tillfälligt sänka med mer än vad energiskattedirektivet medger, dels vill vi se sänkt reduktionsplikt; utsläppsreduktion genom inblandning av biobränsle.

Liberalerna:

A Ja. När världsmarknadspriset på bensin och diesel faller tillbaka behöver skatten höjas.

B. Det går inte att säga än. Men kostnaden för att släppa ut ska fortsätta öka. Vi ser visserligen energiskatten som fiskal, men den påverkar precis som koldioxidskatten människors beslut.

Miljöpartiet:

A. Ja

B. Vi vill höja energiskatten med 1,80 kronor – tillbaka till sina ursprungsnivåer. Vi vill också se en indexering av energiskatten. Exakt vilken höjning beror på vilka andra åtgärder som genomförs.

Socialdemokraterna:

A. Nej

Sverigedemokraterna:

A. Ja

B. Vi vill underlätta för elkonsumenterna varför skatten på el bör sänkas med 25 procent, vilket skulle innebära en kostnadssänkning på årsbasis på 2 300 kronor för ett genomsnittligt villahushåll.

Vänsterpartiet:

A. Ja.

B. Vi räknar med högre nivåer under mandatperioden men har inte bestämda nivåer i nuläget.

Moderaterna: Partiet har i valrörelsen uttryckt att de har för avsikt att förlänga den tillfälliga minskningen av energiskatten som avslutades 30 september, året ut 2022. De har däremot inte tydligt uttalat vilken nivå de vill se för skatten åren 2023–2026 som den här rapporten granskar. Klimatkollen har därför valt att anta att deras position är att återgå till tidigare skattenivå som gällde innan den temporära sänkningen under 2022.
https://tt.omni.se/m-vill-forlanga-sankt-skatt-pa-drivmedel/a/JxKeR6

Metod

De två ovanstående frågorna berör koldioxidskattens och energiskattens nivåer för drivmedel (inkl i arbetsmaskiner). Inga förändringar antas vad gäller skattenivåer för annan bränsleanvändning inom till exempel industrin. Med en höjning av skatten antas en minskad/förändrad konsumtion (exempelvis att mer elbilar kommer köras), givet en elasticitet på –0.25 (Naturvårdsverket, 2022). Det innebär att om priserna på bensin och diesel (inklusive skatter och moms) ökar med 50 % så minskar konsumtionen med 25 %.

Utsläppspotentialen som denna frågar omfattar är 16,2 miljoner ton (utsläppen för vägtransporter och arbetsmaskiner 2020 exklusive undantag för arbetsmaskiner inom jord- och skogsbruk).

Produktionskostnader och marginaler har stor påverkan på slutpriset ”vid pump” för drivmedel. För drivmedelspriserna används ett medelvärde per liter för bensin och diesel, viktat 0,7 för diesel och 0,3 för bensin baserat på förhållanden mellan dessa i utsläpp 2020 (Panorama). För bränslepriset (exklusive skatter och moms, inklusive marginaler) 2023–2026 antas medelvärdet för januari-april 2022, för startåret 2020 antas medelpriset detta år. Dessa värden är baserade på prishistorik (privatkunder) från Circle K (Circle K, 2022).

Formeln är:
Utsläppsändring = Utsläppspotentialen* [1-((Pib+Pik+Pie+Pim)/(P0b+P0k+P0e+P0m))^elasticitet)]
där *Pib* är priset på drivmedlet, *Pik* är koldioxidskatten, *Pie* är energiskatten, *Pim* är momsen. *i* är ett tidsindex. Så till exempel *i* = 0 betyder att man evaluerar varje pris/sats vid startåret.
Vi har för enkelhets skull förkortat bort inkomster och indexering av skatterna, med ett antagande att dessa tar ut varandra. Effekterna av dessa är små i förhållande till variationer i produktionskostnad för bränslen och de stora ändringar av skattesatserna över de korta tidsperioder vi beräknar för.

Kommentar

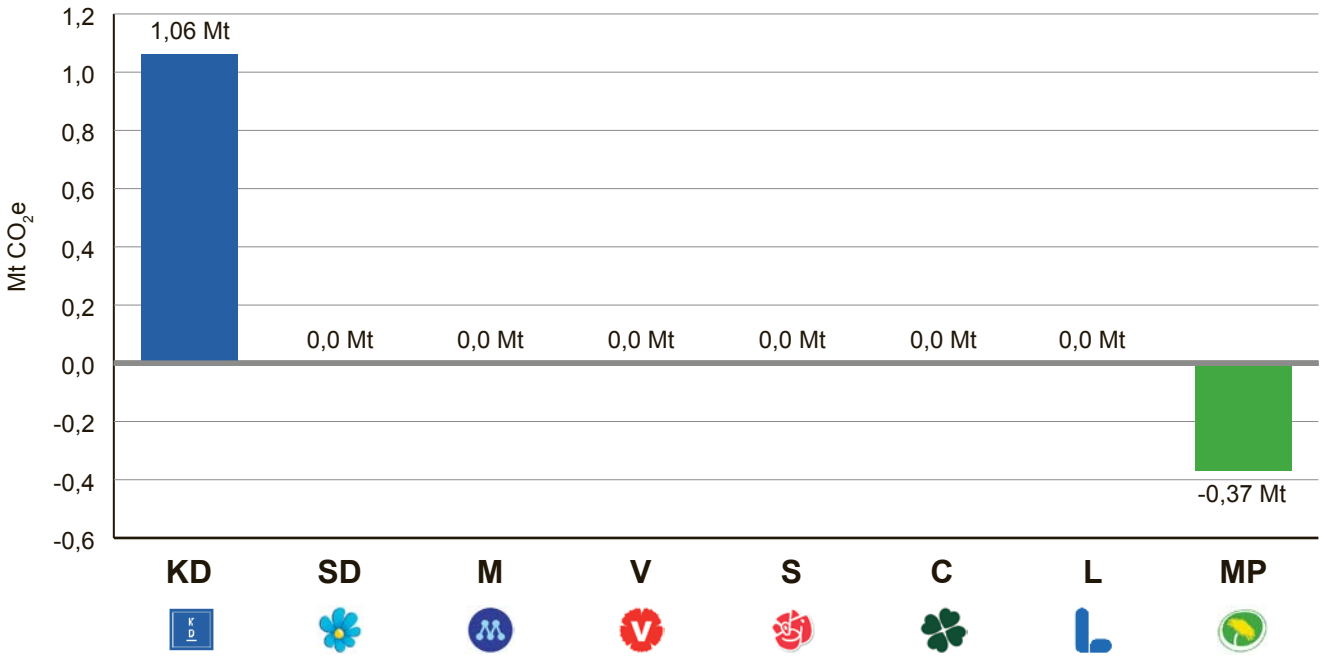
Som svar på frågan om partierna vill justera koldioxidskatten under kommande mandatperiod har Liberalerna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet svarat JA med varierande tydlighet. Trots det bedömer vi inte att Liberalernas och Vänsterpartiets svar går att beräkna då deras svar inte tar upp nivåer och årtal och behandlas därför utifrån nuvarande nivåer som räknas som status quo och därmed noll. Med nuvarande nivåer menar vi den nivå som skatten återgår till 1 oktober 2022, eftersom beräkningen inbegriper 2023–2026. Av de partier som svarat nej eller valt att ge andra svar, väljer vi att beräkna Centerpartiet, Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna och Moderaterna utifrån samma nivåer, då vi inte ser att partiernas preciserat när och på vilken nivå de vill se skatten och därför räknas svaren som status-quo, det vill säga noll.

Det som räknas som nollvärde eller status quo är om partierna har svarat att de vill ha oförändrade skattenivåer. Med oförändrade nivåer för energiskatten räknar vi den nivå som återinförs den 1 oktober 2022 efter en tillfällig halvårsnedsättning. Miljöpartiet är det enda parti som preciserat en särskild summa för energiskatten, en höjning på 1,80 kr (inkl moms) relativt nivåerna som gällde från 1 maj 2022 vilket innebär 40 öre högre energiskatt (exklusive moms) relativt status quo.

För Kristdemokraterna som svarat att de vill sänka nivåerna mer än vad energiskattedirektivet medger, väljer vi att placera deras skattenivåer på samma nivåer som de tillfälligt sänka nivåerna (1 maj–30 sep 2022). Det innebär energiskatter som är 1,05 öre (exklusive moms) lägre än status quo. Även om partiet har tydliggjort att de vill se en större sänkning, så har vi inte fått bekräftat vilken exakt nivå det skulle handla om och det blir därför inte beräkningsbart.

Resultat

Figur 5. Potentiell utsläppsförändring mandatperioden åren 2023-2026. Nivå på koldioxidskatt och energiskatt.



Figurförklaring: Figuren visar den samlade effekten under mandatperioden på utsläppen vid en förändring av skattenivåerna utifrån nivån som träder ikraft för energiskatten den 1 oktober 2022. Koldioxidskatten är på samma nivå.

Källförteckning

- Möjligheter till och konsekvenser av ökad prissättning av fossila utsläpp, Naturvårdsverket. 978-91-620-7027-4.pdf (naturvardsverket.se)
- Sänkt energiskatt på bensin och diesel, Skatteutskottets betänkande 2021/22:SkU19. Sänkt energiskatt på bensin och diesel Skatteutskottets Betänkande 2021/22:SkU19 - Riksdagen
- Extra ändringsbudget för 2022 – Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel samt hantering av överskott av vaccindoser, Finansutskottets betänkande 2021/22:FiU39. Extra ändringsbudget för 2022 – Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel samt hantering av överskott av vaccindoser Finansutskottets Betänkande 2021/22:FiU39 - Riksdagen
- Drivmedelspriser vid pump, kr/liter i 2020 års prisnivå från Energimyndigheten
- Skatt på bränsle, Skatteverket
- Bensinskatt, Bensinskatt - Ekonomifakta
- Dieselskatt, Dieselskatt - Ekonomifakta
- SCB och Drivkraft Sverige
- Produktionskostnader och marginaler har stor påverkan på slutpriset ”vid pump” för drivmedel, Panorama
- Prishistorik (privatkunder). (Circle K, 2022).

FRÅGOR OCH SVAR
– undantag för koldioxidskatt och energiskatt

Frågor

Idag finns möjlighet att göra avdrag från koldioxidskatten för ett antal olika ändamål. För en sammanställning av dessa undantag se denna länk hos Skatteverket.

A. Anser ni att något eller några av undantagen från koldioxidskatten som finns idag bör slopas? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)

B. Om ja, ange vilka och från vilket år (svarsalternativ: alla undantag ska avvecklas under den kommande mandatperioden, alt ange vilka specifika undantag som ska avvecklas, ange även årtal)

Partiernas svar:

Centerpartiet:
A. Ja

B. Alla undantag ska fasas ut. Vi vill att det görs från hösten -22, samtidigt som en biopremie införs samt sänkt skatt på företagande för bibehållen konkurrenskraft.

Kristdemokraterna:
A. Vet ej

Liberalerna:
A. Ja

B. Alla undantag ska avvecklas. Vi ska inte ha skattesubventioner till fossila bränslen. Det kan finnas goda skäl att ge stöd till exempel till jordbruket, men det ska inte göras baserat på hur mycket diesel man använder. De här förändringarna kan göras under den kommande mandatperioden, men det är svårt att säga när med tanke på den oförutsägbara situationen på bränslemarknaderna.

Miljöpartiet:
A. Ja

B. Alla undantag från koldioxidskatten ska bort så snart som möjligt (2023), förutom undantagen för tåg och biogas. Stödsystem och alternativa lösningar ska utarbetas för de som drabbas hårt av ökade kostnader.

Socialdemokraterna:
A. Nej

Sverigedemokraterna:
A. Nej

Vänsterpartiet:
A. Ja

B. Vi vill att dieselsubventionen till jord- och skogsbruket fasas ut de närmaste två åren med start 2023. Det kan dock behöva justeras med anledning av Rysslands ockupation av Ukraina.

Moderaterna:
Klimatkollen har inte kunnat hitta att de föreslår vare sig borttagande av undantag eller förslag på nya undantag. Därför beräknas de utifrån nuvarande regler för undantag.

Frågor

Idag finns möjlighet att göra avdrag från energiskatten för ett antal olika ändamål. För en sammanställning av dessa undantag se denna länk hos Skatteverket.

A. Anser ni att något eller några av undantagen från energiskatten som finns idag bör slopas? (JA/NEJ/VET EJ)

B. Om ja, ange vilka och från vilket år (svarsalternativ: alla undantag ska avvecklas under mandatperioden, alt ange vilka sektorer som inte längre ska ha undantag, samt även årtal för när detta ska genomföras under mandatperioden)

Partiernas svar:

Centerpartiet:
A. Ja

B. Alla undantag för fossila bränslen bör fasas ut omgående, för förnybara alternativ vill vi höja effektgränsen för förnybar el.

Kristdemokraterna:
A. Nej

B. Kanske inte undantag men införa en stötdämpare för energiskatten på el så att den sänks med 10 öre per kWh så länge som elpriserna överstiger snittet för föregående 24 månader.

Liberalerna:
Vi ser fram emot det uppdaterade energiskattedirektivet som tydligt kommer att göra skillnad på olika typer av bränslen och göra det möjligt att beskatta dem olika.
Vi vill kraftigt sänka energiskatten på el. Det är inte rimligt att den svenska fossilfria elen för vissa grupper är belagd med en skyhög punktskatt samtidigt som vi behöver genomföra en elektrifiering.

Miljöpartiet:

A. Ja

B. Alla undantag från energiskatten ska bort så snart som möjligt (2023), förutom undantagen för tåg och biogas. Stödsystem och alternativa lösningar ska utarbetas för de som drabbas hårt av ökade kostnader.

Socialdemokraterna:

A. Nej

Sverigedemokraterna:

A. Nej

Vänsterpartiet:

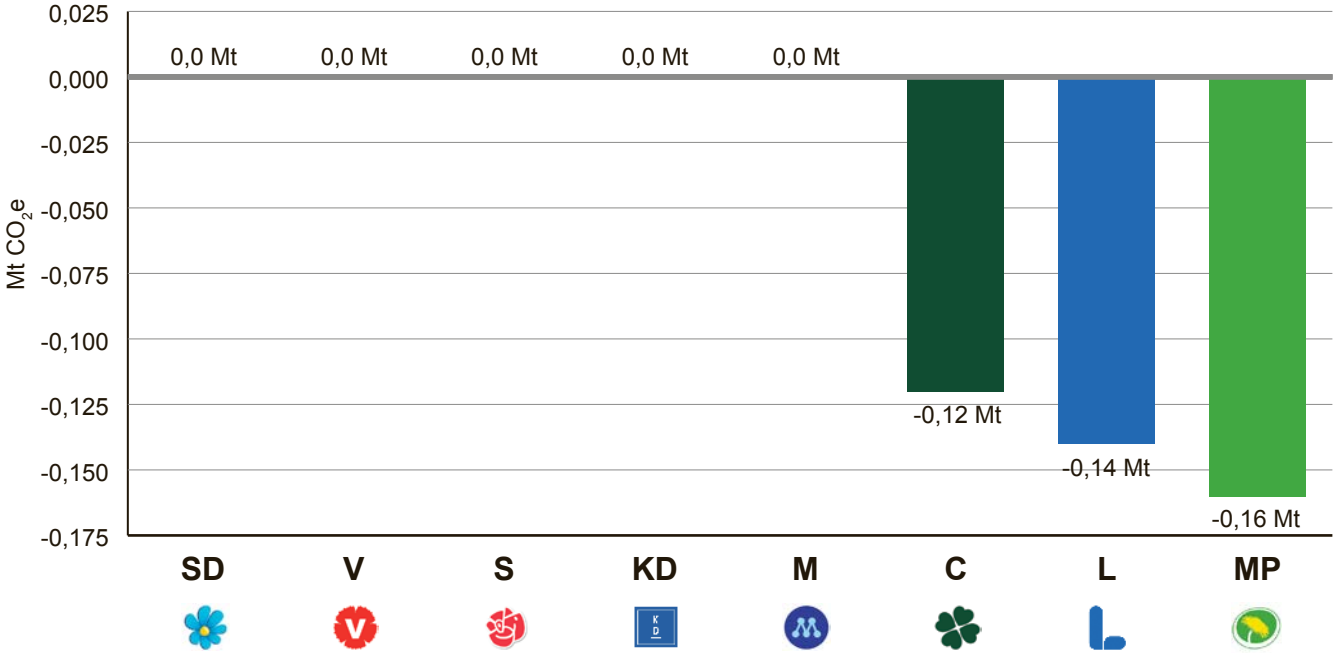
A. Ja

B. Vi är för att klimatskadliga subventioner/undantag fasas ut. I vilken utsträckning det är möjligt under mandatperioden kan vi i nuläget inte bedöma med anledning av Rysslands ockupation av Ukraina. *Vi vill:* Omgående avskaffa energiskatteavdraget för datorhallar. Att dieselsubventionen till jord- och skogsbruket fasas ut de närmaste två åren med start 2023. Beroende på utvecklingen av Rysslands anfallskrig och ockupation av Ukraina kan detta dock komma att behöva justeras.

Moderaterna: Klimatkollen har inte kunnat hitta att de föreslår vare sig borttagande av undantag eller förslag på nya undantag för perioden 2023–2026. Därför beräknas de utifrån nuvarande regler för undantag.

Resultat

Figur 6. Potentiell utsläppsförändring mandatperioden åren 2023-2026 – undantag från koldioxidskatt och energiskatt



Figurförklaring: Figuren visar den kumulativa effekten på utsläppen under nästa mandatperiod (2023-2026) av minskade nedsättningar av energi- och koldioxidskatten.

Metod

De två ovanstående frågorna berör nedsättningar av koldioxidskatt och energiskatt och hänger samman med frågorna på nivån på koldioxid- och energiskatten. De verksamheter inom transportsektorn och arbetsmaskiner som omfattas av nuvarande skattenedsättningar för jordbruk, skogsbruk och fiske släpper tillsammans ut 1,03 miljoner ton koldioxid per år (2021) enligt Naturvårdsverkets officiella utsläppsstatistik. För att beräkna effekten på utsläppen av förändrade skattenedsättningar används samma metod, bränslepriser och samma mått på elasticitet som för att beräkna effekten av ändrad generell skattenivå.

Det finns undantag för koldioxid- och energiskatt för höginblandade biodrivmedel (till exempel HVO100, E95), dessa berörs dock inte i denna analys. Svaren fokuserar på undantag för fossila bränslen.

Kommentar

Partierna som vill återgå till skattenivåer som gällde 2020 räknas som status-quo och därmed noll. För energiskatten räknas status quo som dagens nivå efter vårens sänkning med 40 öre (dvs lägre än i 2020).

Källförteckning

- Sammanställning av undantag/nedsättning av dieselskatt, Skatteverket.
  Punktskatt - återbetalning | Skatteverket
- Skatteuppgifter om nedsättningar från Arbetsmaskiners klimatomställning – Underlagsrapport till regeringsuppdraget om Näringslivets klimatomställning, Naturvårdsverkets rapport 7051, maj 2022, sid 21.

BONUS-MALUS

Frågor

Utredningen [I en värld som ställer om, SOU 2021:48] föreslår en stegvis utfasning av bonusen medan malusen kan behöva skärpas för att förstärka styrningen mot nollutsläppsfordon (NUF).

A. Anser ni att detta förslag ska genomföras under den kommande mandatperioden? (JA/NEJ/VET EJ).

B. Om ja, vilka nivåer vill ni höja malusen till och från och med vilket/vilka årtal? *(Ange svar i SEK respektive årtal, kan också anges som en successiv höjning under mandatperioden)***.**

C. Om nej, vill ni förändra bonus-malus-systemet på något annat sätt? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG).

D. Om ja, vilka nivåer och på vilket sätt, och från och med vilket/vilka årtal? *(Ange svar I SEK respektive årtal, kan också anges som en successiv höjning under mandatperioden)***.**

Partiernas svar:*

Centerpartiet:*

A. Nej

C. Ja. Vilket/vilka olika bonusbelopp som ni vill att staten ska betala ut? Vårt svar: 70 000 kronor utan pristak för nollutsläppsfordon. Biogas och etanol 10 000. För övriga kategorier i linje med nuvarande förslag. Vilken/vilka gränser som ska finnas för detta bonusbelopp? Vårt svar: 90 g/km 2023, 81 g/km 2025. Hur malus ska vara utformat? Vårt svar: Förlängd malus från 3 till 5 år.

Kristdemokraterna:

A. Nej

C. Vi vill inte ha bonus-malus kvar över huvud taget utan har förslag på en helt annan modell (Det är bland annat därför vi haft så svårt att svara på denna enkät eftersom den förutsätter ja eller nej till vissa utpekade lösningar och vi har politik med andra lösningar).

Liberalerna:*

A. Ja

B. Bonusen ska sänkas successivt för att vara borta i BP26. Låt oss anta att den sänks till 50 000 kronor i BP23 och till 30 000 i BP24. Bonusen till laddhybrider halveras i BP24 och tas bort i BP25.
Bonusen till gasbilar halveras i BP24 och försvinner i BP25. I BP25 ges därmed endast bonus (om 20 000) till rena elbilar.
Vi står bakom de gränser regeringen föreslagit både för utsläpp och bilens pris. Malusen ska finnas kvar så länge det säljs fossilbilar (till 2035 enligt kommissionens förslag eller till 2030 om vi får som vi vill). Den ska i princip vara utformad som idag, men utsläppsgränserna behöver fortsätta sänkas så att alla fossilbilar omfattas. Vi ser framför oss en successiv sänkning med runt 5–10 g/km per år. Vi kan dock inte säga exakt när sänkningarna sker och hur stora de blir då det är starkt kopplat till utvecklingen av nya bilmodeller, framför allt lätta lastbilar, och till hur snabbt elektrifieringen som helhet går. Om elektrifieringen går snabbt behöver inte skärpningen av malus gå lika snabbt. Balansgången är hela tiden att människor måste uppleva klimatpolitiken som rimlig och välmotiverad. Vem som helst kan föreslå förbud. Det svåra är att formulera en klimatpolitik som leder i mål samtidigt som den accepteras brett.

Miljöpartiet:*

A. Ja

Nedre malusgräns ska gälla:
2023: 45g; 2024: 20g; 2025: 1g

Brytpunkt extra malus:
2023: 80 g; 2024: 45 g; 2025: 25 g

Koldioxidbelopp från nedre malusgräns
(kr per gram koldioxid)
2023:130; 2024: 160; 2025: 200

Koldioxidbelopp från brytpunkt för extra malus
(kr per gram koldioxid)
2023: 160; 2024: 200; 2025: 300

Grundbonus (kronor):
2023: 70 000; 2024: 60 000; 2025: 50 000; 2026: 40 000.

Andra justeringar: MP föreslår en särskild bonus på 10 000 till konsumenter i glesbygd. MP föreslår en särskild bonus på 10 000 till konsumenter som vid nybilsköp av nollutsläppsfordon/biogasbilar samtidigt skrotar en bensin- eller dieselbil. MP föreslår en extra malus som ska baseras på privatbilars vikt och energieffektivitet, denna ska gälla alla bilar i systemet.

Socialdemokraterna:**
A. Nej

Sverigedemokraterna:***
A. Nej

Vänsterpartiet:**
A. Vet ej

Moderaterna: Klimatbonusen är oförändrad i M, SD och KDs gemensamma budgetmotion. DEA5972D-70DB-47A1-86CB-B3953C3857D7 (riksdagen.se)

Enligt en enkät från Sveriges television från maj 2022 svarar Moderaterna att de vill ha kvar bonus-malus men att de vill göra om den. Eftersom det inte är tydligt hur Moderaterna vill göra om styrmedlet har Klimatkollen valt ett antagande om att den bibehålls enligt nuvarande regler.

Metod

Bonus-malus är ett av många styrmedel som driver på en förändring av nybilsförsäljningen av privata fordon och lätta lastbilar, från fordon med höga utsläpp per kilometer till hybrid- eller helelektriska fordon med låga utsläpp per kilometer.

Andra politiska åtgärder som bidrar är exempelvis nedsättning i förmånsvärde för miljöanpassade tjänstebilar och satsningar på laddinfrastruktur (Regeringskansliet, 2021). I konsekvensanalysen till regeringens proposition om bonus-malus (Regeringskansliet, 2021) anges att styrmedlet är svårt att kvantifiera men bör ha gett vissa utsläppsminskningar.

Att exakt avgöra just bonus-malus effekt är förmodligen omöjligt, speciellt då effekten beror på vilka andra åtgärder som görs, men styrmedlet anses i våra beräkningar som indikativt för en generell satsning på omställning av fordonsflottan. En högre andel laddbara bilar i Sverige än EU-snittet indikerar att detta och andra styrmedel haft verkan. Styrmedlets verkan kan förväntas minska över tid då elbilars ekonomiska läge i förhållande till bilar med förbränningsmotor ständigt förbättras, så att stöd blir mindre nödvändiga. En fortsatt malus kan dock behövas för att fortsätta fasa ut fossildrivna fordon och eventuellt förlängas till mer än 3 år för att påverka begagnatmarknaden (Regeringskansliet, 2021).

Utifrån svaren i enkäten identifierar vi två politiska alternativ som vi beräknar effekten för:

- **A.** Bonus-malus behålls ungefär som det är och dess effekt fortsätter i stort som tidigare
- **B.** Bonus-malus systemet avskaffas eller förändras så att dess effekt i stort sett försvinner.

Effekten av bonus-malus har beräknats som en del av ett ”elektrifieringspaket” i Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen (Naturvårdsverket, 2022). Förutom bonus-malus ingår där även EUs CO_2-krav, Klimatklivet, ändrade förmånsregler, klimatpremien och andra stöd till laddinfrastruktur.

I rapporten redovisas *skillnaden mellan två scenarier,* ett äldre och ett uppdaterat, som beräknas vara 2 Mton/år till 2030. I det äldre scenariot påverkas utsläppen från transporterna främst av EUs krav. I det nyare finns en tydligare effekt av elektrifiering enligt vad som observerats i Sverige. Skillnaden mellan scenarierna ger därför en ganska god bild av vad Sveriges styrmedel för elektrifiering, framför allt bonus-malus, presterar.

Elektrifieringspaketet innehåller alltså inte bara bonus-malus, men samtidigt är siffran sannolikt underskattad då nya siffror för elektrifieringen anger att utvecklingen går snabbare än beräknat (Elbilsstatistik, 2022). Vi antar att klimatnyttan ökar linjärt till 2030 och använder därför siffran 1 Mton/år utsläppsminskning vid år 2026. (*2023:* 0,25 Mton, *2024:* 0,5 Mton, *2025:* 0,75 Mton, *2026:* 1 Mton) för dem som bedöms svara alternativ A enligt ovan. För dem som bedöms svara alternativ B så är utsläppsminskningen = 0.

Kommentarer

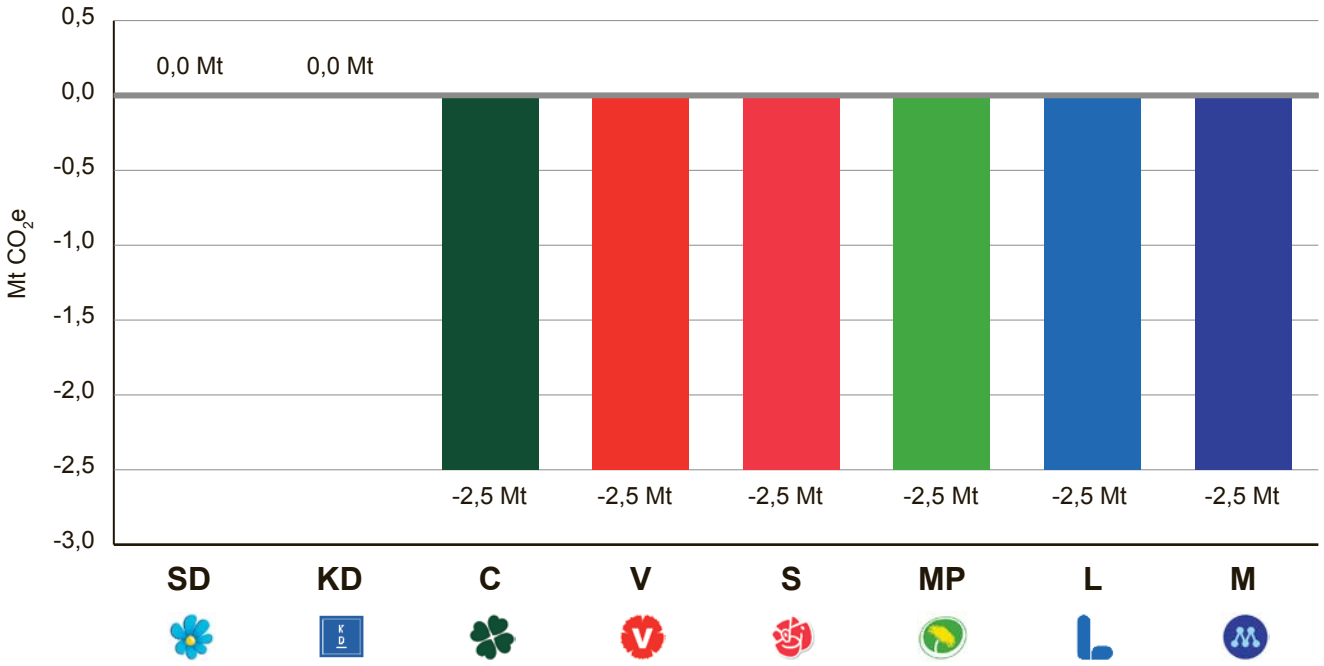
* Då vi bara kunnat beräkna om partierna vill behålla eller avskaffa bonus-malus-systemet innebär det att vi inte kunnat beräkna i detalj de justeringar som C, L och MP har föreslagit vilket skulle ha kunnat ge annan utkomst för styrmedlet.

** S och V har lämnat svar om att de inte har något förslag om att förändra bonus - malus eller att de inte vet om de vill förändra styrmedlet. Utifrån deras svar har vi valt att låta de beräknas som status quo.

*** SD svarar otydligt på enkäten men har gått ut med att de vill avskaffa bonus-malus-systemet- Bil och bränsle (sd.se)

Resultat

Figur 7. Utsläppsförändring under nästa mandatperiod åren 2023-2026 för bonus malus



Figurförklaring: Figuren visar den kumulativa effekten av bonus-malussystemet på växthusgasutsläppen under nästa mandatperiod (2023–2026).

Källförteckning

- Elbilen allt mer populär (powercircle.org). Elbilsstatistik
- Naturvårdsverketsunderlag till klimatredovisningen enligt klimatlagen Naturvårdsverket.se
- Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisningen enligt klimatlagen Naturvårdsverket.se
- Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet, Effekter för miljön (2021) Regeringen.se
- SOU 2021:48 I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040 Regeringen.se

REDUKTIONSPLIKTEN

Frågor

I juni 2021 beslutade riksdagen om skärpta nivåer för inblandning av biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten fram till 2030.

A. Anser ni att kurvan för reduktionsplikten bör bibehållas i enlighet med de nivåer som riksdagen antog 2021? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)

B. Om nej, ange vilken annan kurva/utveckling ni vill se för reduktionsplikten (FRITEXT).

Partiernas svar

Centerpartiet: Ja

Kristdemokraterna:

A. Nej

B. KD föreslår att Kontrollstation 2022 ska utökas för att väga in produktion, kommande produktion och konsumtion för att nivån ska kunna harmoniseras med tillgången. Vi anser att förslaget om pausen är allt för kraftlöst och vill därför sänka diesel till 6 % och bensin till 2 % tills resultaten från vår utvecklade kontrollstation 2022 är klara.

Liberalerna: Kurvan ska genom försiktiga förändringar anpassas så att siktet hela tiden hålls mot målet att minska utsläppen med 70 procent till 2030. Detta ska ske vid de kontrollstationer som finns inlagda i systemet. Den första presenteras 2022-09-15. Det är elektrifieringstakten tillsammans med reduktionsplikten som gör att vi når klimatmålet.

Miljöpartiet: Nej

2023: 12/40
2024: 17/47
2025: 24/54
2026: 30/60
2027: 45/68
2028: 60/75
2029: 70/85
2030: 94/94

Socialdemokraterna: Vi vill invänta den kontrollstation för reduktionsplikten som är planerad till september 2022.

Sverigedemokraterna:

A. Nej

B. Vi vill minska reduktionsplikten till 2 procent för bensin och 5 procent för diesel.

Vänsterpartiet:

A. Nej

B. Vi står bakom förslaget om pausad höjning av reduktionsplikten för 2023 som riksdagen nyligen beslutade om. Det innebär att den tidigvarande lagstiftningen om att reduktionsnivåerna 2023 som innebar en höjning från 7,8 procent till 10,1 procent för bensin och från 30,5 procent till 35 procent för diesel inte görs. Utöver det ser vi behov av ytterligare sänkningar av reduktionsplikten för att uppnå en hållbar användning av biobränsle, där har vi dock inga exakta nivåer att presentera än. Vänsterpartiet är för reduktionsplikt men anser att regeringen i alltför hög grad förlitar sig på detta styrmedel för att uppnå en fossilfri transportsektor till 2030 i stället för att ställa om till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Tillgången på hållbara fossilfria drivmedel måste enligt vår uppfattning, i kombination med ytterligare åtgärder för ett transporteffektivt samhälle, vara avgörande för vilka reduktionsnivåer som sätts fram till 2030. Utgångspunkten bör vara att biobränsle ska komma från hållbart framtagen svensk bioråvara. Det skulle dock i dag implicera en mycket kraftig minskning av reduktionsplikten, vilket gör att vi anser att en pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023 är ett första steg för att uppnå en hållbar användning av biobränsle.

Moderaterna: Partiet vill att reduktionsplikten ska sättas till EUs miniminivå. Enligt bränslekvalitetsdirektivet finns ett mål om att drivmedelsleverantörer ska minska den genomsnittliga utsläppsintensiteten på bränslet de säljer med 6 procent. Klimatkollen har med hänvisning till deras uttalande därför valt att anta att de vill se en reduktion med 6 procent vardera för bensin och diesel.

https://moderaterna.se/var-politik/bensinskatto-chdieselskatt/

https://sverigesradio.se/artikel/moderata-politikern-sank-reduktionsplikten-till-eu-niva

Metod

Figuren nedan visar att den som har reduktionsplikt för bensin eller diesel för varje kalenderår ska se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden av sådana bränslen understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossil diesel, med minst den procentsats som anges nedan för respektive drivmedel *(procentsatser beslutade av riksdagen 2021 till vänster, procentsatser enligt ändringsbeslut om pausad höjning 2023 till höger).* Helt dominerande som alternativ nu är biodrivmedel men leverantören kan också reducera utsläppen med hjälp av andra bränslen som vätgas, elektrobränslen, etc.

ÅR	Bensin	Diesel	ÅR	Bensin	Diesel
2020	4,2	21	2020	4,2	21
2021	6	26	2021	6	26
2022	7,8	30,5	2022	7,8	30,5
2023	*10,1*	*35*	*2023*	*7,8*	*30,5*
2024	12,5	40	2024	12,5	40
2025	15,5	45	2025	15,5	45
2026	19	50	2026	19	50
2027	22	54	2027	22	54
2028	24	58	2028	24	58
2029	26	62	2029	26	62
2030	28	66	2030	28	66

Reduktionspliktens effekt på utsläppen beräknas med en förenklad metod. Effekten på utsläppen av reduktionsplikten för bensin och diesel i transportsektorn beräknas utifrån data för år 2020. Beräkningarna omfattar reduktionspliktens effekt för utsläppen från bensindrivna personbilar, dieseldrivna personbilar, godstransporter och arbetsmaskiner. Förhållandet mellan kravnivåer och utsläppsreduktion för 2020 används för att beräkna minskning eller ökning av utsläpp för åren 2023-2026 givet partiernas svar angående vilka kravnivåer (procentsatser) de vill se.

Metoden beaktar inte hur trafikarbetet eller sammansättningen av fordonsflottan kan förväntas förändras mellan 2020 och 2026. Metoden tillämpar ett livscykelperspektiv på utsläppsminskningar vilket underskattar dessa gentemot hur de bokförs i Sveriges territoriella utsläppsstatistik. Detta innebär dock att utsläpp vid produktion av biodrivmedel inkluderas. Metoden beaktar inte heller effekten av att en minskad reduktionsplikt kan leda till ökad bilkörning och därmed påverka priserna på biodrivmedel och utsläppen.

Nedan redovisas förhållandet mellan kravnivå och utsläppsminskning för år 2020 (Bensin i vägtransporter och Diesel i vägtransporter och arbetsmaskiner från SCB):

Bensin i vägtransporter
(Enhet för utsläppen nedan är tusen ton CO2e/år)

ÅR	2020
Reduktionsplikt bensin, %	4,2
Utsläpp från vägtrafik	5 595
Utsläpp utan reduktionsplikt*	5 840
Minskning	245

*5595/0,958 = 5840

Diesel i vägtransporter
(Enhet för utsläppen nedan är tusen ton CO2e/år)

ÅR	2020
Reduktionsplikt diesel	21 %
Utsläpp vägtrafik	8 451
Utsläpp utan reduktionsplikt**	10 697
Minskning	2 201

**8451/0,79 =10697

Diesel i arbetsmaskiner
(Enhet för utsläppen nedan är tusen ton CO2e/år)

ÅR	2020
Reduktionsplikt diesel, %	21
Utsläpp arbetsmaskiner	3 220
Utsläpp utan reduktionsplikt***	4 080
Minskning	842

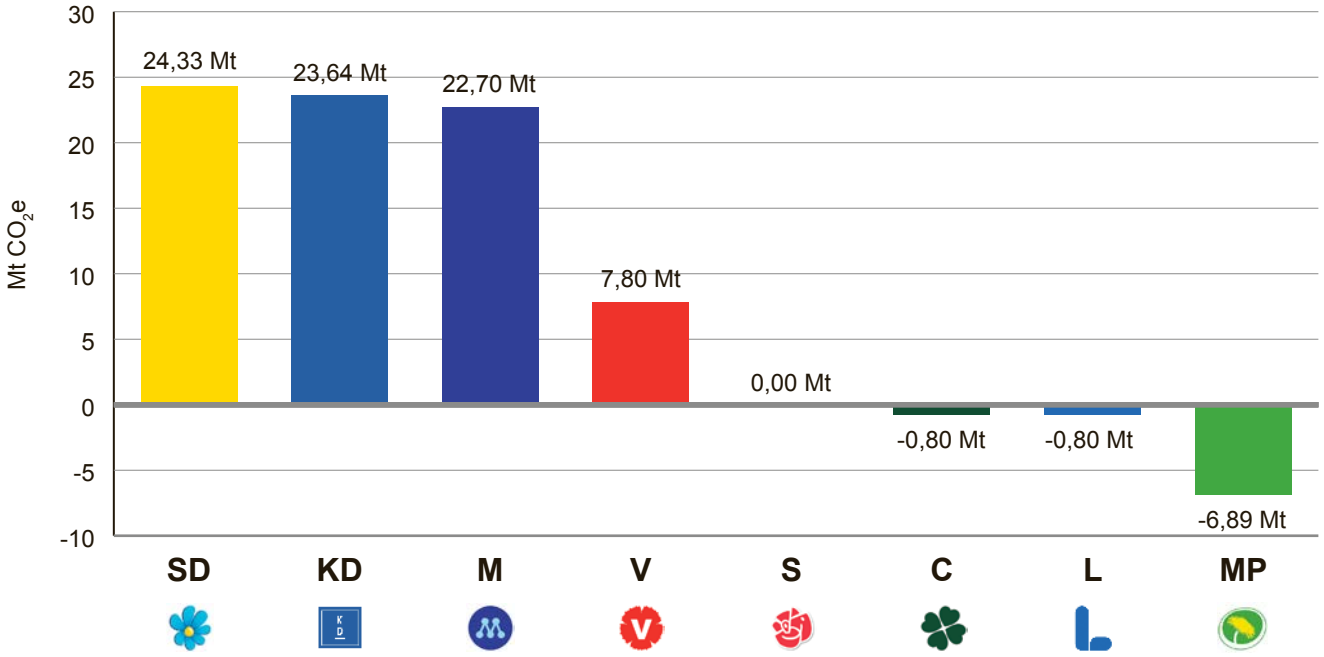
***3220/079=4080

En oförändrad reduktionsplikt, dvs status quo för beräkningarna, antas vara de av riksdagen beslutade pausade nivåer för 2023 för bensin och diesel, dvs.:

- 2023: bensin 7,8 %, diesel 30,5 %
- 2024: bensin 12,5 %, diesel 40 %
- 2025: bensin 15,5 %, diesel 45 %
- 2026: bensin 19 %, diesel 50 %

Resultat

Figur 8. Utsläppsförändring under nästa mandatperiod åren 2023-2026 för reduktionsplikt



Figurförklaring: Figuren visar den samlade effekten på utsläppen om nivåerna i reduktionsplikten minskas, stannar på beslutade nivåer eller ökas under nästa mandatperiod (2023–2026).

Kommentarer

Reduktionsplikten har stor betydelse för om Sverige ska nå klimatmålen inom transportsektorn till 2030 och nollnettomålet till 2045. Enligt Naturvårdsverket bedöms den framtida utformningen av reduktionsplikten och ett antal beslut om stödjande strukturella åtgärder tillsammans vara av störst betydelse för att klimatmålen ska kunna nås.

Det finns en risk att ökad reduktionsplikt påverkar nettobalansen för skog och mark, AFOLU- eller LULUCF-sektorerna, negativt i Sverige eller utomlands. Det sker om ökad efterfrågan på biobränslen innebär ökad avverkning av skog och/eller konvertering av skogsmark till exempelvis palmoljeplantager.

För att undvika det behöver reduktionsplikten kombineras med andra kraftfulla åtgärder för att minska bränslebehovet i trafiken. Trafikverket (2020) har räknat ut att behovet för biodrivmedel kan reduceras med mer än hälften (13 istället för 29 TWh) om målet 70 % utsläppsminskningar från transporter till 2030 nås med högre skatter och minskat trafikarbete, än i ett scenario med ökande trafik och stor andel biodrivmedel.

I vår enkät har endast Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet uttryckt stöd för mål om minskade trafikvolymer. Om användningen av biodrivmedel för transporter ökar så måste behovet av biomassa samtidigt minska i andra sektorer, exempelvis inom fjärrvärmesektorn genom energieffektivisering och skifte till spillvärme, solvärme, och värmepumpar.

Slutresultatet för beräkningen är i hög grad beroende av hur partiernas svar tolkats. I enkäten som ligger till grund för den här rapporten har partierna tillfrågats om vilka nivåer de vill se för reduktionsplikten för kommande mandatperiod.

Kristdemokraterna svarade att de vill sänka reduktionsplikten för diesel till 6 procent och bensin till 2 procent tills kontrollstationen som genomförs under 2022 är klar. Trots återkoppling till KD om att det inte är ett tillräckligt tydligt svar för vilka nivåer de vill se för de kommande åren har partiet valt att stå fast vid sitt svar.

I en senare enkät av Sveriges Radio svarar KD att de vill sätta nivån till EUs lägstanivå (Fler partier svänger om reduktionsplikten - Nyheter (Ekot) | Sveriges Radio). Utifrån det har vi i den här granskningen valt att förhålla oss till att KD vill hålla reduktionsnivåerna på en lägre nivå än EUs lägstanivå, men då den nivån inte är tydliggjord har vi valt att stanna på de reduktionsnivåer som de redan aviserat att de står bakom. Det betyder att deras utsläppsökning i den här beräkningen skulle kunna bli större om Sverige skulle få tillåtelse att hålla inblandningsnivåerna lägre än EUs mål.

För Socialdemokraterna, som inte har angett någon specifik nivå utan som hänvisar till att de vill analysera Energimyndighetens kontrollstation (Reduktionsplikten är avgörande för att nå Sveriges energi-och klimatmål), antas att de från och med 2024 vill återgå till nivåerna som beslutades 2021. **Liberalerna** som har svarat att nivåerna ska behållas så att man når målet 2030, har beräknats som att de inte vill pausa reduktionsplikten 2023 och därefter följa beslutet från 2021.

Resultatet för reduktionsplikten får stor effekt för partiernas sammanlagda utsläppsresultat under mandatperioden och redovisas därför även separat i den slutliga samlade beräkningen.

Det bör också noteras att det finns ett EU-förslag som just nu förhandlas kring uppdateringar av RED (Renewable Energy Directive) och som skulle innebära en EU-kvotplikt som blir högre än bränslekvalitets-direktivets krav. Det omarbetade RED-direktivet träder sannolikt i kraft under mandatperioden.

Källförteckning

- Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel (2022) Prop. 2021/22:243
- Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter efter växthusgas, bränsle- och transportslag. År 1990–2020 SCB
- Utsläpp av växthusgaser från arbetsmaskiner efter växthusgas, bränsle- och transportslag. År 1990–2020 SCB
- Underlag för Kontrollstation 2022 Energimyndigheten

ÖVERFLYTTNING TILL JÄRNVÄG, KILOMETERSKATT

Frågor

För att få en överflyttning till järnväg av godstrafik från vägtrafik är det många som pekar på att det krävs mer rättvisa villkor mellan transportslagen. Ett förslag som diskuterats i många år för att uppnå detta är en avståndsbaserad skatt för tung trafik, en så kallad kilometerskatt.

I en statlig utredning år 2017 (Vägskatt, SOU 2017:11) föreslogs en nivå och utformning som beräknas ge en minskning av koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken med drygt fem procent. I mars 2022 överlämnades en utredning om kilometerskatt (Godstransporter på väg, SOU 2022:13) till regeringen om hur differentiering skulle kunna utformas.

A. Anser ni att en geografiskt differentierad avståndsbaserad skatt för tung trafik bör införas under den kommande mandatperioden i enlighet med de utredningar som gjorts (SOU 2017:11 samt SOU 2011:13)? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)

B. Om ja, från och med vilket år? (Ange årtal).

Partiernas svar:

Centerpartiet: Nej

Kristdemokraterna: Nej

Liberalerna: Nej. Det är mer effektivt att beskatta fossila bränslen då det ger en direkt koppling till utsläppen.

Miljöpartiet: Ja. Så snart som möjligt (2023). Troligtvis är 2023 det absolut tidigaste som går.

Socialdemokraterna: Vi har precis remitterat utredningens förslag, och vill inte föregå den behandlingen.

Sverigedemokraterna: Nej

Vänsterpartiet: Ja. Vi anser att denna fråga är färdigutredd och avgiften/skatten kan införas under 2023.

Moderaterna: Moderaterna är emot införandet av en kilometerskatt. Ingen majoritet för kilometerskatt - Nyheter (Ekot) | Sveriges Radio

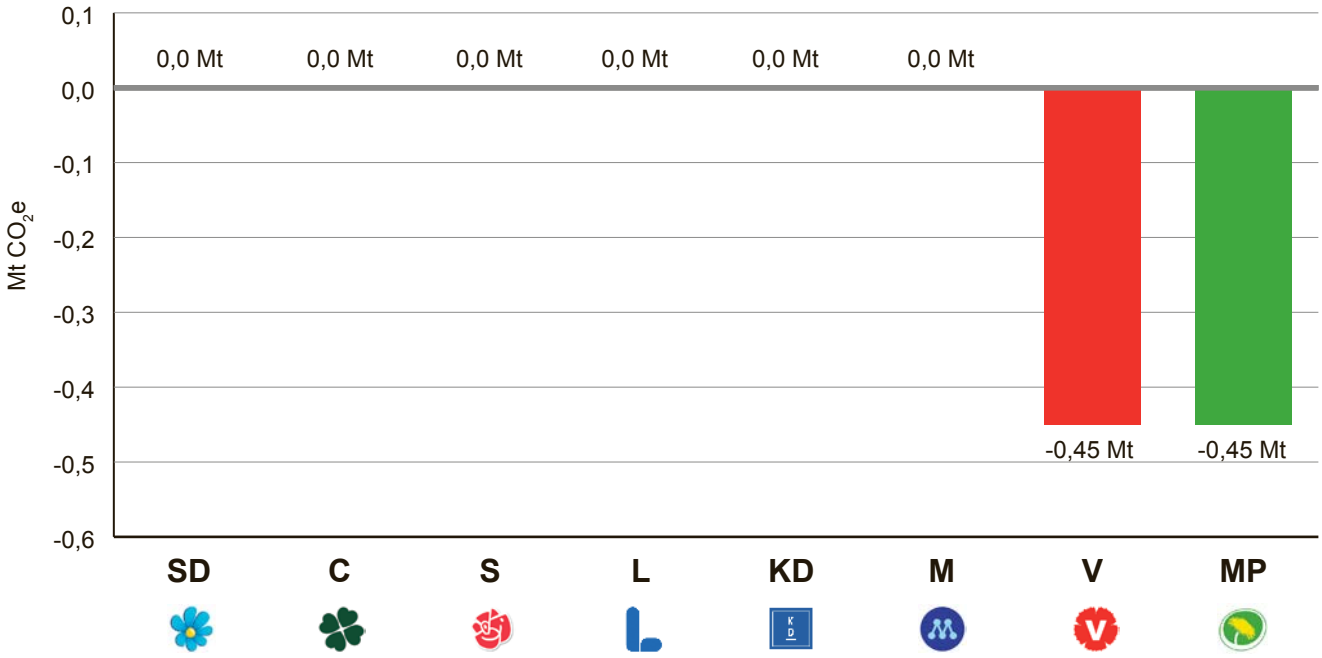
Metod

Den tunga lastbilstrafiken bedöms minska med 5 % om kilometerskatten genomförs enligt SOU 2017:11 och växthusgasutsläppen kan antas minska med lika mycket. Här antas att vissa ej kvantifierade effekter som verkar åt olika håll tar ut varandra, till exempel att effekten i form av överflyttning till järnväg i realiteten inte sker omedelbart och att utsläppen kan förväntas minska lite mer än trafikarbetet på grund av fordonsprofilen.

Den tunga lastbilstrafiken släppte år 2020 ut 3,02 miljoner ton koldioxid enligt Naturvårdsverket. Pandemieffekten är inte så tydlig för tung lastbilstrafik så här bortses från den. Sammantaget innebär ovanstående att ja-svar på denna fråga resulterar i minskade utsläpp med 150 000 ton koldioxid per år i beräkningarna. För de två partier som svarat ja på frågan om att införa en kilometerskatt tolkar vi det som att de skulle ha för avsikt att presentera ett förslag till skatt för riksdagen tidigast 2023, och att den då kan träda i kraft från 1 januari 2024.

Resultat

Figur 9. Utsläppsförändring under nästa mandatperiod åren 2023-2026 för överflyttning till järnväg



Figurförklaring: Figuren visar den samlade utsläppsminskning som kan förväntas under nästa mandatperiod (2023-2026) vid ett införande av förslaget om en kilometerskatt.

Källförteckning

- SOU 2022:13 Godstransporter på väg- vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system
- SOU 2017:11 Vägskatt Vägskatt - Regeringen.se

KLIMATKLIVET

Frågor

Under 2022 satsas knappt 2,8 miljarder kronor på klimatinvesteringar på lokal och regional nivå genom det så kallade Klimatklivet, i enlighet med BP22. De åtgärder som fått stöd hittills inom ramen för Klimatklivet beräknas sammantaget ge en årlig minskning av växthusgasutsläpp på 1,9 miljoner ton.

A. Vill ni göra förändringar i dagens nivå på stöd till lokala och regionala klimatinvesteringar genom Klimatklivet? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)

B. Om ja, ange på vilket sätt ni vill justera stödet (sänkning/höjning av summan för respektive år under mandatperioden).

Partiernas svar:

Centerpartiet:

A. Ja

B. Centerpartiet vill öka stödet så att vi kan satsa än mer på klimatsmart teknik som sänker utsläppen och skapar fler gröna arbetstillfällen i hela landet.

Kristdemokraterna:

A. Ja

B. Sänkning med 300 miljoner 2022, 600 miljoner 2023 och 1300 miljoner 2024.

Liberalerna:

Vi är på det stora hela nöjda med klimatklivet. I vår budgetmotion för 2022 förslog vi dock en kraftig höjning av klimatklivet med 3 miljarder kronor 2022–2023. Pengarna var tänkta att användas till att förstärka laddinfrastrukturen för att möjliggöra en fortsatt snabb elektrifiering av vägtrafiken. Vi föreslog 1 800 MSEK 2022 och 1 200 MSEK 2023. Då detta inte genomförts i statsbudgeten för 2022 får vi istället anta att det kan genomföras under 2023 och 2024 med samma belopp. Vi kan också anta att 2024 års nivå på 1 200 MSEK bibehålls för 2025 och 2026, då laddinfrastrukturen kommer att vara flaskhalsen för elektrifieringen av vägfordonen.

Miljöpartiet:

A. Ja

B. *2023*: 4 000 miljoner. *2024:* 4 000 miljoner. *2025:* 4 500 miljoner. *2026:* 5 000 miljoner.

Socialdemokraterna:

A. Vet ej

Sverigedemokraterna:

A. Ja

B. Vi vill ta bort hela Klimatklivet.

Vänsterpartiet:

A. Vet ej

Moderaterna:

I Moderaternas egen budgetmotion från september 2021 avvisar de regeringens förslag om ökat anslag till 1:16 Klimatinvesteringar 2022 (Klimatklivet). Anslaget är också i sin helhet satt till 0. Partiet har i en senare utfästelse genom den gemensamma budgetmotion med SD och KD, som antogs av riksdagen, låtit den av tidigare regering föreslagna nivån om cirka 2,8 miljarder för klimatklivet stå kvar för 2022. Vi väljer för den här granskningen att anta att de fortsätter med samma nivå för anslaget, även om vi inte kan vara helt säkra på att de har för avsikt att göra det.

Microsoft Word - BM22 Moderaterna_11okt.docx sida 98
DEA5972D-70DB-47A1-86CB-B3953C3857D7 (riksdagen.se) sida 20

Metod

Enligt den senaste lägesrapporteringen för Klimatklivet (stöd till lokala klimatinvesteringar) från april 2022 Lägesbeskrivning för Klimatklivet (naturvardsverket.se) **beräknas de åtgärder som hittills fått stöd, tillsammans bidra med en årlig minskning av växthusgaser** som motsvarar 2,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år under den tid som åtgärderna är aktiva, vilket i genomsnitt är 16 år. Under hela livslängden blir det totalt 38,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Beviljade stödbelopp sedan 2015 är 9,5 miljarder kronor. Under projektets livstid blir den totala minskningen av utsläpp 38,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter (2,4*16). För beviljade stödbelopp sedan 2015 beräknas det till 4,04 koldioxidekvivalenter per investerad krona under åtgärdens livstid (16 år). Per år blir den siffran 252 kg CO_2e per 1 000 kr.

Den redovisade utsläppsminskningen utgår från en förväntad klimatnytta som beräknats utifrån ansökan och en rimlighetsbedömning av Naturvårdsverket. I takt med att allt fler projekt slutförs tillkommer analyser av det faktiska utfallet. Utsläppsminskningen kommer att fortsätta många år efter att projekten har slutredovisats

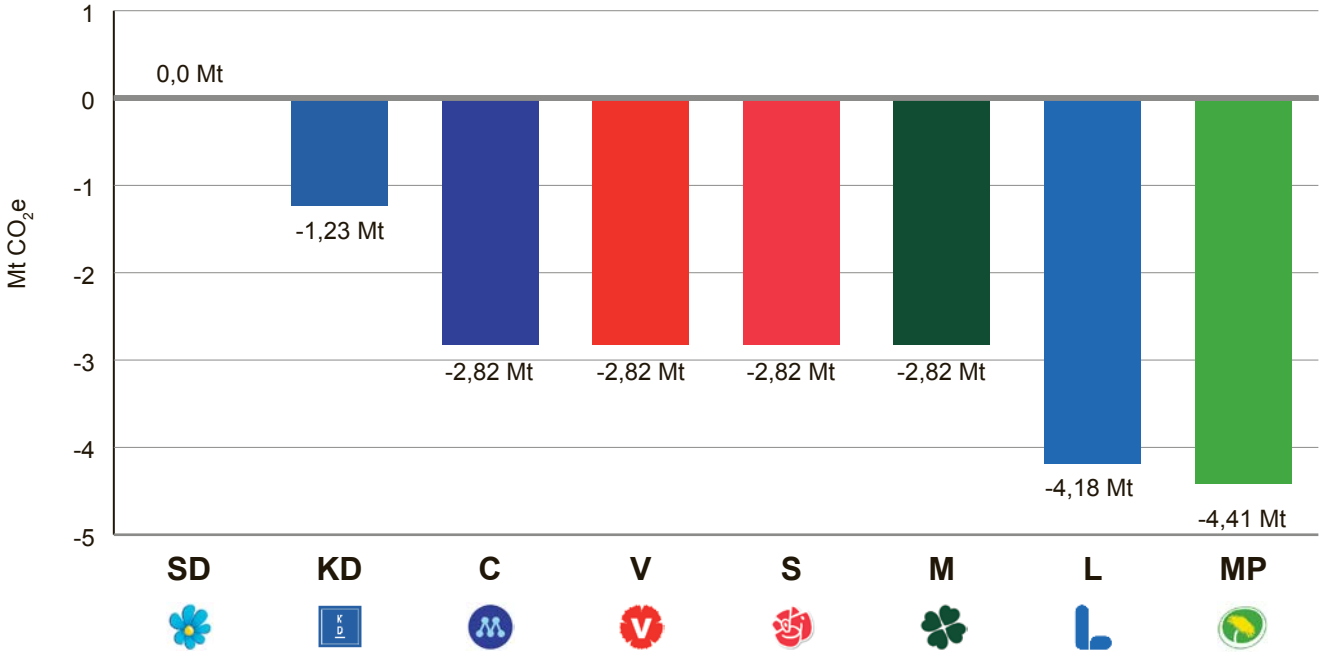
och kurvan kommer att breddas ju fler ansökningar som beviljas. Naturvårdsverkets bedömning är att när ett teknikskifte kommit till en viss punkt är det osannolikt att stora steg kommer tas tillbaka till fossilberoende, och förändringen kommer därmed vara beständig. Resultat för Klimatklivet (naturvardsverket.se)

Utsläppsminskningspotentialen antas enligt ovan uppskattning till 252 kg CO_2e per 1 000 kr. Om partierna svarat positivt men inte specificerat investeringssumman har beräkningarna gjorts utifrån dagens investeringsnivåer vilket är 2,8 miljarder. Metoden inkluderar en viss mån utsläpp som sker även utanför Sveriges gränser.

Den redovisade utsläppsminskningen utgår från förväntad klimatnytta som den bedömts i ansökan efter rimlighetsbedömning av Naturvårdsverket men i takt med att allt fler projekt slutförs tillkommer analyser av det faktiska utfallet.

Resultat

Figur 10. Utsläppsförändring under nästa mandatperiod åren 2023-2026 för klimatklivet



Figurförklaring: Figuren visar den samlade effekten av en avskaffning av styrmedlet Klimatklivet samt vilken effekt olika partiers anslag till budgetposten kan antas ge för utsläppen under nästa mandatperiod (2023–2026).

Kommentarer

För de partier som har svarat ”vet ej” på frågan om framtiden för Klimatklivet (Socialdemokraterna och Vänsterpartiet) har anslagsnivån för åren 2023–2026 antagits vara lika med 2022 års anslag (2,8 miljarder). För Centerpartiet som har svarat som att de vill öka stödet men inte angett hur mycket, har anslagen för 2023–2026 också beräknats utifrån 2022 års anslag då vi inte kunnat vidimera vilken ökning det skulle handla om, det vill säga likt Socialdemokraterna och Vänsterpartiet.

Källförteckning

- Lägesbeskrivning för Klimatklivet: Lägesbeskrivning för Klimatklivet (Naturvårdsverket.se)
- Resultat för klimatklivet: Resultat för Klimatklivet (naturvardsverket.se)
- Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen Naturvårdsverket

STÖD FÖR ENERGIEFFEKTIVISERING AV FLERBOSTADSHUS

Frågor

För att effektivisera bostäders energiprestanda har ett fortsatt stöd för energieffektivisering av flerbostadshus föreslagits.

A. Står ni bakom detta styrmedel? JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ

B. Om ja och hur mycket medel skulle ni vilja avsätta till det (ange summa per år under mandatperioden).

Partiernas svar:

Centerpartiet:

A. Ja

B. Ett sådant stöd behöver vara effektivt. Stödet som infördes 2021 omfattade ca 4 miljarder på 3 år. Om ett nytt stöd införs är det svårt att sätta ett belopp på grund av ändrade regelverk och förutsättningar.

Kristdemokraterna: Nej. Stödet används inte i någon större utsträckning och riskerar att driva upp kostnaderna när det går till projekt som ändå skulle ha blivit av. Då anser vi att det är fel att prioritera ett fortsatt stöd. Vi väljer därför att istället göra andra satsningar.

Liberalerna: Nej. Det förslag som fanns i budgetpropositionen 2022 riskerade att bli direkt kontraproduktivt. Det är inget självändamål att spara klimatneutral el eller värme, särskilt inte när insatserna som görs för att åstadkomma besparingen i sig har stor klimatpåverkan.

Miljöpartiet:

A. Ja

B. Miljöpartiet vill avsätta omkring 3 miljarder under hela mandatperioden (Det är 3 miljarder totalt för hela mandatperioden. 1 2023; 1 2024; 0,5 2025; 0,5 2026). Vi vill dessutom att man ställer krav på större energieffektiviseringar för att få stödet.

Socialdemokraterna:

A. Ja

B. Vi föreslog 1,2 miljarder kronor för 2022 till energieffektivisering av flerbostadshus. Den högerkonservativa majoriteten i riksdagen stoppade detta förslag. Vårt förslag var 1,2 miljarder kronor för 2022 till energieffektivisering av flerbostadshus. Framtida anslag får vi återkomma till.

Sverigedemokraterna:

A. Nej

Vänsterpartiet:

A. Ja

B. Vi vill satsa 100 miljarder kronor de kommande 10 åren.
2023: 5,0 miljarder kr
2024: 7,5 miljarder kr
2025: 10,0 miljarder kr
2026: 12,5 miljarder kr.

Moderaterna: Ur M, SD och KDs gemensamma budgetmotion som gick igenom för 2022: ”Motionärerna förordar också att bidraget för energieffektiviseringar av flerbostadshus slopas då det inte används i någon större utsträckning och riskerar att gå till projekt som ändå skulle ha blivit av.” B3B88A53-41F1-43C1-B711-FEDFF99E1705 (riksdagen.se)

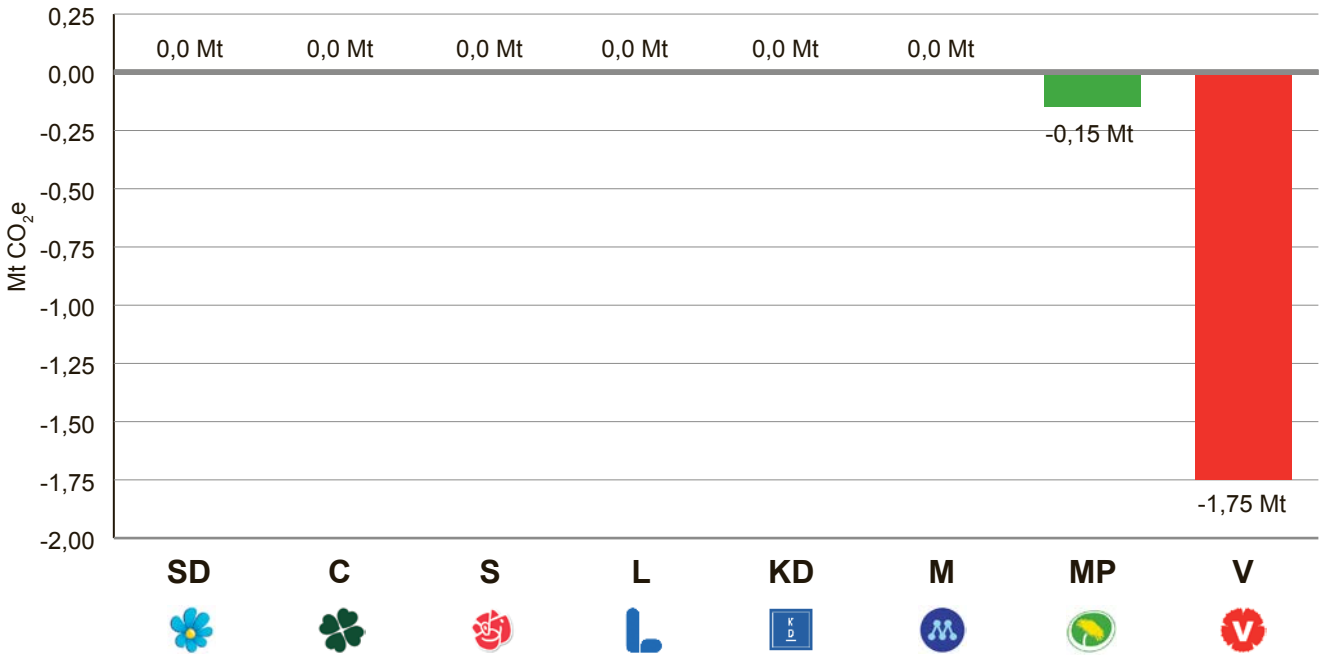
Metod

I Regeringens budgetproposition **för 2021 uppskattas att stödet för energieffektivisering** och renovering av flerbostadshus avser en minskning på 0 till 100 000 ton koldioxidekvivalenter (CO_2e), när stödnivån ligger på 955 000 000 kronor.

För beräkningen antas därför 955 000 000 kronor generera 50 000 ton CO_2e (det vill säga medianen av 0–100 000 ton CO_2e). Det innebär att styrmedlet bidrar med en årlig minskning som motsvarar 0,05 kg CO_2e per investerad krona.

Resultat

Figur 11. Utsläppsförändring under nästa mandatperiod åren 2023–2026 för energieffektivisering av flerbostadshus



Figurförklaring: Figuren visar den samlade utsläppsminskningspotentialen för åren 2023–2026.

Om ett parti svarade ”ja” på frågan, samt anger en summa för mandatperioden, beräknas en utsläppsminskning som motsvarar 0,05 kg CO_2e per investerad krona. Om ett parti svarar ”nej” på frågan om att de står bakom styrmedlet, eller inte anger en årlig summa, så räknas utsläppsminskningen som noll.

Kommentarer

Energieffektivisering är en åtgärd som görs för att spara på energi- och naturresurser, inte bara utifrån effekt på utsläppen. Beräkningarna som utgår från nordisk elmix ger relativt liten effekt av satsningar på energieffektivisering. Det senaste årets krisartade situation med höga energipriser efter att tillförseln av fossil gas till Europa strypts visar dock hur viktigt det är att uppnå minskad energiförbrukning och hur sammankopplat Sverige är med kontinentala Europa.

EUs mål är att ha en helt integrerad elmarknad. Både på kort och lång sikt bör vi alltså även räkna in den potentiella klimatnyttan som sparad el i Sverige kan ge för Europas energisystem.

Sparad fjärrvärme från eldning av biomassa har inte samma tydliga nytta för att minska fossila utsläpp men kan göra mer biomassa tillgänglig för andra sektorer och/eller ge större utrymme för att minska skogsbrukets volymer och ökat upptag i LULUCF-sektorn.

Källförteckning

- Budgetproposition för 2021, Regeringens proposition för 2020/2021

FLYGSKATT

Frågor

Resandet med flyg har stor klimatpåverkan. Sedan 2017 är en flygskatt införd i svensk lag.

A. Vill ni förändra den nuvarande nivån på flygskatten? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)

B. Om ja, på vilket sätt? (Ange kronor och ören respektive höjning/sänkning).

Partiernas svar:

Centerpartiet:
A. Ja
B. Alla transportslag ska bära sina miljökostnader Övergången till förnybart bränsle och effektivare plan ska stimuleras och biljettskatten ska växlas till att beskatta utsläppen genom bränslebeskattning.

Kristdemokraterna: I budgetförslaget inför 2022 föreslogs att ta bort skatten helt då den i princip bara flyttat flyg till flygplatser utanför Sverige.

Liberalerna: Det är flygets utsläpp och höghöjdseffekter som är problemet, inte att människor reser. Vi vill se en europeisk flygskatt baserad på koldioxidutsläpp. Vi vill också att höghöjdseffekterna ska kompenseras med negativa utsläpp som flyget upphandlar. Den nuvarande flygskatten ska avskaffas.

Miljöpartiet:
A. Ja
B. Vi vill fördubbla flygskatten. Om möjligt vill vi göra flygskatten progressiv, så att de som flyger mest också betalar mest skatt.

Socialdemokraterna:
A. Nej

Sverigedemokraterna:
A. Ja
B. Vi vill ta bort flygskatten

Vänsterpartiet:
A. Nej

Moderaterna: Moderaterna vill avskaffa flygskatten Flyget | Moderaterna

Metod

Svar: Ta bort flygskatten

Utsläppen från flygningar som ***startar i Sverige*** ökar med 104 000 ton CO_2e per år om höghöjdseffekten inkluderas. Här är inrikesflyg inkluderat. *En stor del av utsläppsökningen äger således rum utanför Sverige och därför redovisas flygskattens effekt som streckad i grafen* så att den kan separeras från effekten av styrmedel med huvudsakligen nationell verkan.

Svar: Oförändrad flygskatt

Utsläppen förblir oförändrade.

Svar: Ökad skatt

Utsläppsminskningen beräknas med utgångspunkt i hur stor skatteökningen är (i förhållande till nuvarande skattenivå) och den utsläppsminskning denna förväntas åstadkomma. Således antar Klimatkollen att effekten av flygskatt är linjär i förhållande till skattens storlek.

Miljöpartiet föreslår en fördubbling av flygskatten vilket skulle innebära att utsläppen minskar med 104 000 ton per år jämfört med idag, inklusive höghöjdseffekt. *En stor del av utsläppsminskningen äger rum utanför Sverige och därför redovisas flygskattens effekt som streckad i grafen* så att den kan separeras från effekten av styrmedel med huvudsakligen nationell verkan.

Nuvarande skattenivå är differentierad för flygningar:

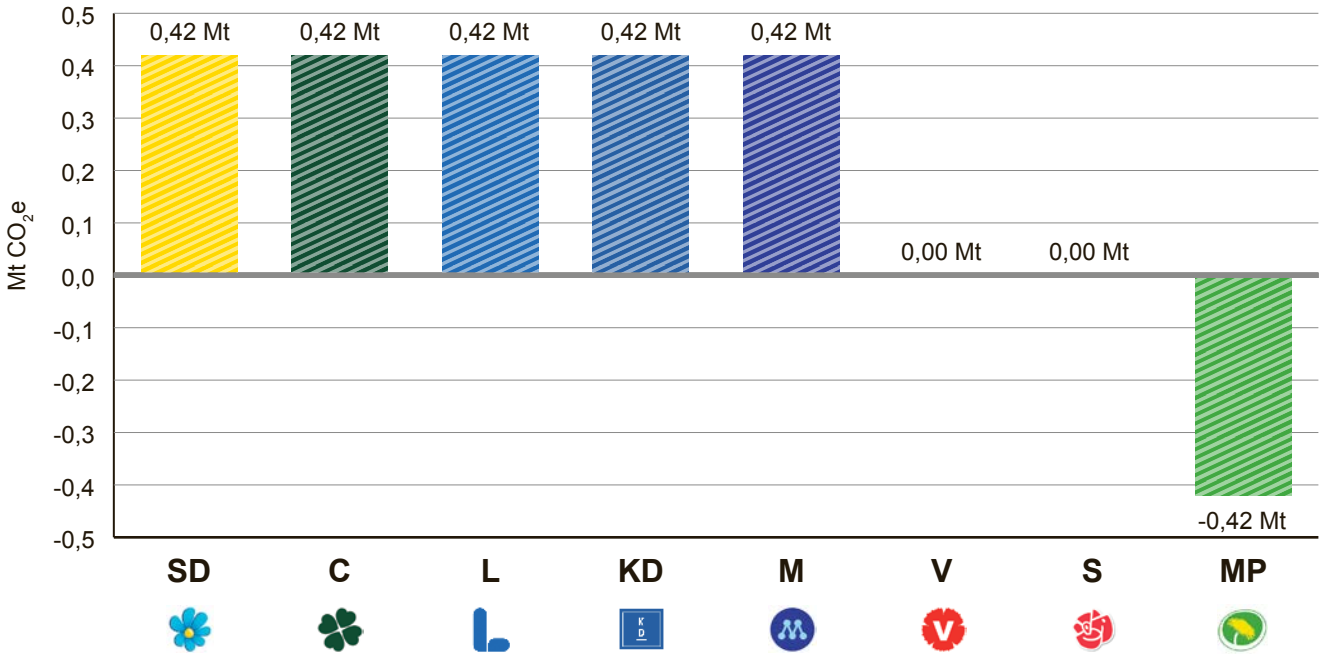
1) inom EES inklusive inrikesflyg

2) i Europa och närområdet inklusive USA samt vissa utvecklingsländer och

3) i övriga världen.

Resultat

Figur 12. Utsläppsförändring under nästa mandatperiod åren 2023–2026 för flygskatt



Figurförklaring: Figuren visar den samlade effekten på utsläppen av en borttagen skatt, nuvarande nivåer och en ökad flygskatt för åren 2023–2026. Utsläppen från flygningar som startar i Sverige ökar med 104 000 ton CO2e per år om höghöjdseffekten inkluderas. Här är inrikesflyg inkluderat. En stor del av utsläppsökningen äger således rum utanför Sverige och därför redovisas flygskattens effekt som streckad i grafen så att den kan separeras från effekten av styrmedel med huvudsakligen nationell verkan.

Om svar endast anger ökning för en kategori, i likhet med Miljöpartiets svar, antas likformig ökning för alla kategorier om inget annat anges. Dagens skattenivåer är för kategori:

1) 64 kr per passagerare

2) 265 kr per passagerare och

3) 424 kr per passagerare.

Utsläppsminskningarna nuvarande skattenivå ger upphov till framgår under svaret ”Ta bort flygskatten”.

Siffrorna utgår från Flygskatteutredningen och Skatteverket. 75 % övervältring av skatten på biljettpriset har antagits. Effekten av en viss överflyttning från inrikesflyg till bil har inkluderats i enlighet med Flygskatteutredningens beräkningar.

Kommentar

För de partier, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, som svarat att de vill hålla flygskatten på dagens nivåer, det vill säga ”oförändrad flygskatt” räknas effekten som 0.

Källförteckning

- SOU 2016:83 En svensk flygskatt - Regeringen.se, s. 189-191
- Skattesatser för flygskatt per land
- Lag (2017:1200) om skatt på flygresor (Riksdagen.se)

KONSUMTIONSSKATT PÅ LIVSMEDEL

Fråga

En konsumtionsskatt på livsmedel som motsvarar den svenska koldioxidskatten år 2015 (1,15 kronor per kg CO_2), och som omfattar alla utsläpp ur ett livscykelperspektiv fram till affären, skulle ha potential att minska växthusgasutsläppen från livsmedelskonsumtionen med drygt 10 procent, enligt en forskningsrapport från Naturvårdsverket, Effekter av en klimatskatt på livsmedel.

Ställer ni er bakom förslaget att beskatta livsmedel utifrån klimatpåverkan i nivå med koldioxidskatten?
(JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)

Partiernas svar:

Centerpartiet: Nej

Kristdemokraterna: Nej

Liberalerna: Nej

Miljöpartiet: Ja

Socialdemokraterna: Nej

Sverigedemokraterna: Nej

Vänsterpartiet: Vet ej

Moderaterna: Partiet har tidigare tagit tydlig ställning mot införandet av en köttskatt. Vi har inte kunnat hitta hur partiet ställer sig till en klimatskatt på alla livsmedel men väljer för den här granskningen att anta att partiet inte heller ställer sig bakom en klimatskatt på alla livsmedel. Politiker nobbar experters krav på köttskatt | SVT Nyheter

Metod

En uträkning om konsumtionsbaserade utsläpp från livsmedel finns på Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år (naturvardsverket.se). Enligt statistiken var utsläpp från livsmedel för 2019 1,4 ton CO_2e per person vilket innebär cirka 14 miljoner CO_2e totalt 2019 (med en folkmängd på 10 miljoner).

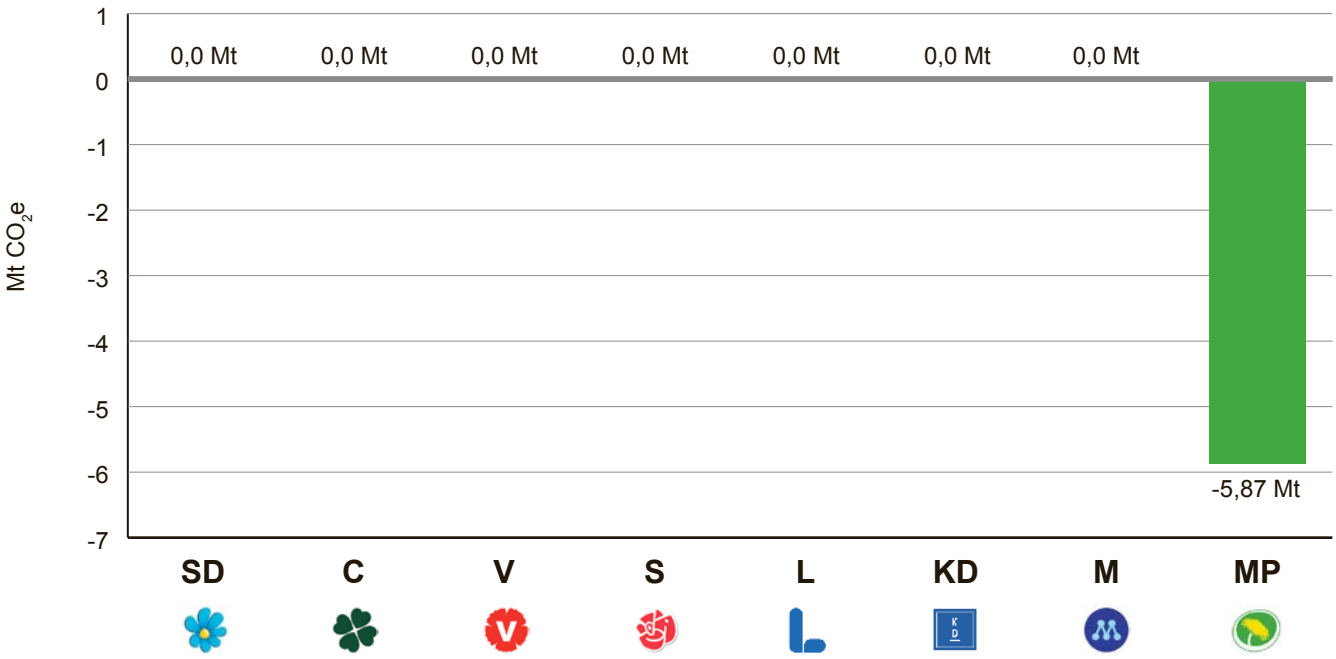
Rapporten ”Effekter av en klimatskatt på livsmedel” visar att en konsumtionsskatt på livsmedel som motsvarar den svenska koldioxidskatten år 2015 (1,15 kronor per kg CO_2) och som omfattar alla utsläpp ur ett livscykelperspektiv fram till affären skulle ha potential att minska växthusgasutsläppen från livsmedelskonsumtionen med drygt 10 procent. Den potentialen kommer till största delen från en minskning av kött och andra animalier.

Att införa en skatt på livsmedel utifrån konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp skulle alltså kunna resultera i en minskning med cirka 1,4 miljoner ton per år totalt. I modellen räknas en befolkningsökning mellan 2023 och 2026 (en ökning med 155 682 antal personer).

Det bör noteras att en betydande del av utsläppsminskningen kommer att ske utomlands då det påverkar importerad mat eller importerat foder. *Därför redovisas effekten av en klimatskatt på livsmedel som streckad i grafen* så att den kan separeras från effekten av styrmedel som huvudsakligen berör territoriella utsläpp.

Resultat

Figur 13. Utsläppsförändring under nästa mandatperiod åren 2023-2026 för livsmedel



Figurförklaring: Figuren visar den samlade utsläppsminskningspotentialen för nästa mandatperiod (2023–2026).

Källförteckning

- Effekter av en klimatskatt på livsmedel, Naturvårdsverket, Effekter av en klimatskatt på livsmedel (naturvardsverket.se)
- Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år, Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år (naturvardsverket.se)

ÅTERVÄTNING AV TORVMARKER

Frågor

Den statliga finansieringen av naturbaserade lösningar, som återvätning av torvmarker, var under 2021 350 miljoner kronor och beräknas till 325 miljoner kronor under 2022 samt 100 miljoner kronor 2023 (under utgiftsområde 20). Satsningen bedöms av regeringen kunna bidra till en utsläppsminskning på totalt 1,5–3,6 miljoner ton koldioxidekvivalenter över en tjugoårsperiod. För år 2030 beräknas utsläppsminskningen till 0,08–0,18 miljoner ton koldioxidekvivalenter beroende på vilka marker man väljer att återväta. Det finns också möjligheter att söka stöd för att anlägga och restaurera våtmarker inom landsbygdsprogrammet.

A. Anser ni att nuvarande nivåer på statliga satsningar på naturbaserade lösningar, som återvätning av torvmarker, för att öka kolinlagringen bör justeras? (JA/NEJ/ANNAT FÖRSLAG/VET EJ)

B. Om ja, vilka förändringar vill ni se? (Ange antal miljoner kr per år i minskning/respektive höjning för varje år och anslag som berör detta under mandatperioden).

Partiernas svar:

Centerpartiet: Vi vill öka finansieringen av den strategiska plan som ska ersätta dagens landsbygdsprogram med 1 miljard kr per år fr.o.m. 2023–2027. Då finns förutsättningar att förstärka de vattenvårdande åtgärderna.

Kristdemokraterna:

A. Ja

B. Den sammanlagda klimatnyttan med återvätning av torvmarker måste våga ifrågasättas. Det är dock klart att efter att torven skördats efterbehandla marken och blir inte sällan våtmark.

Liberalerna: Det var efter krav från Liberalerna i januariförhandlingarna som det blev pengar till återvätning av torvmark av klimatskäl. Metoden är en mycket kostnadseffektiv klimatåtgärd och vi vill se att programmet förlängs och utökas i den takt det går att hitta intresserade markägare. Framförallt är det improduktiv skogsmark som är intressant. Vägvalsutredningen, SOU 2020:4, anger potentialen till 100 000 hektar skogsmark fram till 2045. Vi menar att det går att återväta den här torvmarken redan de kommande tio åren.
Låt oss anta att 10 000 hektar återvätas per år från 2023–2032.
Utredningen anger kostnaden till 20 000 till 30 000 kronor per hektar. Om vi antar mitten på spannet blir kostnaden för återvätningen 250 MSEK per år. Utsläppen minskar med 1–9 ton CO_2e per hektar och år. Effekten består i 40–60 år, vilket överlappar med den period vi riskerar att överskrida planetens utsläppsbudget.

Miljöpartiet:

A. Ja

B. Miljöpartiet vill öka anslaget för åtgärder för värdefull natur till 3 miljarder kronor per år. I denna budgetpost ingår ca 650 miljoner kronor per år till återvätning.

Socialdemokraterna:

A. Vet ej

Sverigedemokraterna: Vi är inte emot återvätning i alla tänkbara fall men återvätning av torvmark bevuxen med skog bör inte påtvingas markägare utan i första hand ske då forskning visar att återvätning ger tydliga fördelar.

Vänsterpartiet:

A. Ja

B. Vi har aviserat högre anslag på UO:20 1:3, 1 230 miljoner kronor bör anslås för 2023 och 1 450 miljoner kronor för 2024 i ökning jämförelse med regeringens förslag. Av dessa medel är 50 miljoner kronor per år avsedda för återvätning av torvmarker.

Moderaterna: Klimatkollen har inte kunnat hitta information om hur Moderaterna ställer sig till återvätning av torvmarker. Klimatkollen hittar inte heller något tydligt anslag till återställande av torvmarker/våtmarker i deras budgetmotion för 2022. Därför beräknas de som övriga partier som inte gett tydliga svar (dvs 0 kronor till återvätning).

Metod

Det uppskattas finnas ca 1 miljon hektar (ha) skogsmark på dikade före detta våtmarker (UNFCCC, 2020). Dessutom har det tidigare uppskattats finnas 210 000 ha jordbruksmark med dikad djup torv i Sverige (Berglund & Berglund, 2010).

I klimatrapporteringen till UNFCCC antas det dock finnas knappt 140 000 ha organogen jordbruksmark på dikad torvmark. Den räknas som organogen mark eftersom torven brutits ner till en svart jord (UNFCCC, 2020). Vi utgår ifrån den senare siffran (140 000 ha) för följande beräkningar. Utsläppen från dikade torvmarker i Sverige beräknas vara 12 miljoner ton CO_2e (koldioxidekvivalenter) per år varav 7,4 miljoner ton från skogsmark och 4,6 miljoner ton från jordbruksmark (UNFCCC, 2020).

Skogsstyrelsen upprättar återvätningsavtal på 50 år med ersättning till markägaren på 1 000 till 27 300 kr/ha som en engångsersättning. I rapporten ”Vägen till en klimatpositiv framtid” (Regeringskansliet, 2020) räknar man med en kostnad på 20 000–30 000 kr/ha för att återväta skogsmark. Vi har i våra beräkningar antagit att återvätning av skogsmark kostar 20 000 kr/ha och jordbruksmark 30 000 kr/ha. För den klimatnytta som erhålles så antar vi en minskning om 9 ton CO_2e/ha för skogsmark och 21 ton CO_2e/ha för åkermark (Regeringskansliet, 2020). Vi antar vidare att partierna använder halva summan för skogsmark och halva för jordbruksmark. Faktiska värden kan variera mycket och beror på marktyper och hur återvätningen går till.

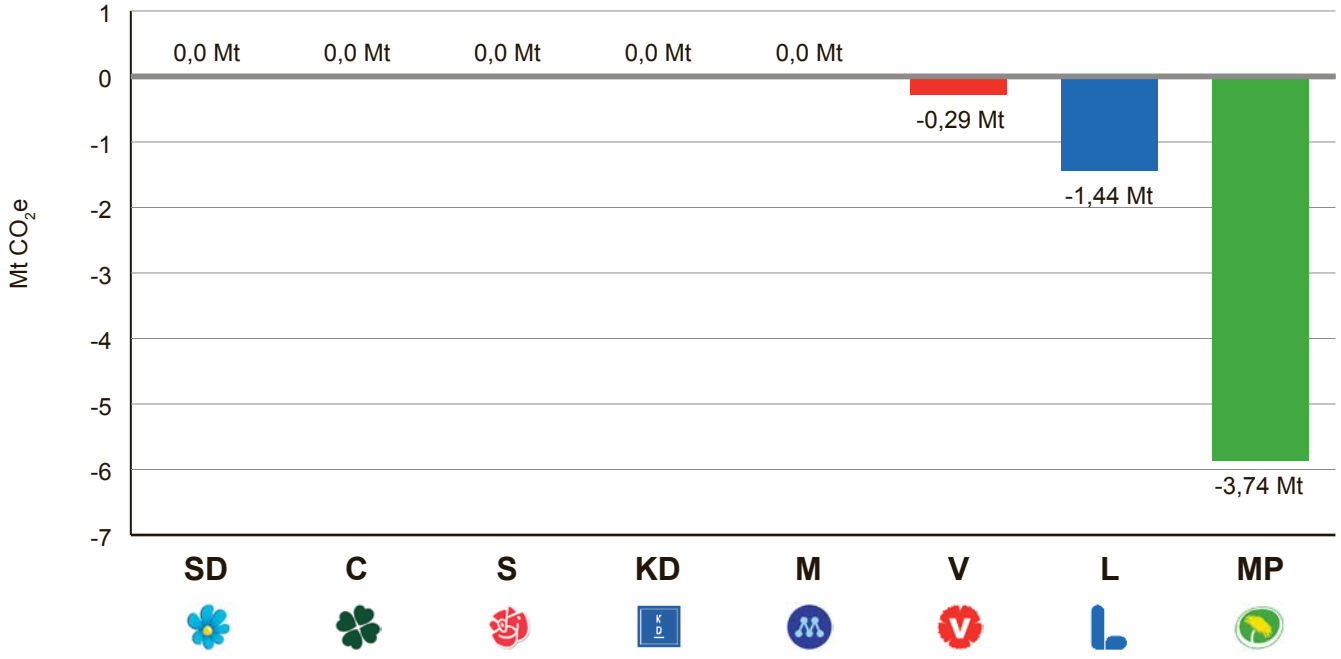
Tre partier, Liberalerna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet har lämnat förslag inom LULUCF-sektorn (utsläpp och upptag inom markanvändningssektorn) som går att kvantifiera:

Miljöpartiet vill avsätta 650 miljoner kr per år för återvätning över 20 år. Med våra antaganden så kommer de kunna återväta drygt 16 000 hektar skogsmark och knappt 11 000 hektar jordbruksmark per år. På fyra år skulle 108 000 hektar återvätas. Det skulle innefatta en betydande del av den potentiella jordbruksmarken. Resultatet skulle vara att varje år minskar utsläppen från dikade marker med 0,37 Mton CO_2e och kumulativt under fyraårsperioden skulle utsläpp om 3,7 Mton kunna undvikas.

Liberalerna vill återväta 10 000 hektar per år till en kostnad av 250 miljoner per år. Liberalerna använder sig av åtgärdskostnaden 25 000 kr per hektar skogsmark. Klimatkollen har av rättviseskäl valt att beräkna liberalernas åtgärder på samma sätt som för övriga partier, utgående ifrån de 250 miljoner kr per år de vill anslå. Det skulle innebära att 10 400 hektar återvättes varje år med effekten att minska utsläppen med 0,14 Mton/år. Totalt skulle deras åtgärd spara 1,4 Mton. Om de endast siktade på att återväta skogsmark så skulle de åtgärda 12 500 hektar per år men de kumulativa utsläppsminskningarna skulle vara endast 1,1 Mton CO_2e.

Resultat

Figur 14. Potentiell utsläppsförändring under nästa mandatperiod åren 2023-2026 – Återvätning av våtmarker



Figurförklaring: Figuren visar den samlade utsläppsminskningspotentialen för nästa mandatperiod (2023–2026).

Vänsterpartiet vill avsätta 50 miljoner per år för återvätning av torvmarker. Med samma antaganden som övriga partier så skulle det ge en minskning av utsläppen med 29 000 ton CO_2e per år, eller 0,29 Mton kumulativt över de fyra åren.

Kommentar

I denna beräkning så värderas anslagen för kommande mandatperiod. Det vi kan visa är vad partiernas förslag på anslag för fyra budgetår (2023–2026) skulle kunna leda till för utsläppsminskning. Potentialen kan vara i underkant för den nytta som finns för att återväta i synnerhet väldigt rika marker. IPCCs emissionsfaktorer visar något större siffror för dikad våtmark än de vi angivit här (IPCC, 2006). Storleksordningen på avtalen för återvätning visar också att en del marker kan återvätas till betydligt lägre kostnad än vi antagit. Samtidigt kan vissa produktiva jordbruksmarker kosta betydligt mer att återväta än vad vi antagit.

Det finns osäkerheter kring när åtgärderna får effekt, ett anslag under ett år kan få effekt under ett senare år. Medel för återvätning har tidigare försvunnit genom att regeringen minskat anslagen och det finns därför en skepsis hos markägare att genomföra åtgärder. Det kan ta lite tid innan förtroende är återuppbyggt och medel kan behöva skjutas fram.

När en åtgärd utförs är effekten på kolförråden i stort sett omedelbara, men det kan finnas effekter av andra växthusgaser som ökar när markerna återväts (främst en ökning av metan). Hur stora dessa blir finns det osäkerheter kring men det finns åtgärder som kan minska oönskade metanutsläpp, exempelvis att inte höja vattennivån helt upp till markytan.

Andra växthusgaser är medräknade i potentialen men det finns fortsatt en osäkerhet kring tillfälliga effekter av andra växthusgaser än koldioxid. I beräkningarna antar vi för enkelhets skull att åtgärden har direkt verkan och bortser från de tillfälliga effekterna av andra växthusgaser.

Då återvätning av våtmarker endast påverkar LULUCF-sektorn, till skillnad från övriga frågor som helt eller till största delen påverkar territoriella utsläpp, har vi valt att redovisa resultaten för återvätning separat i totalen. Minskade utsläpp inom LULUCF-sektorn får räknas som kompletterande till Sveriges klimatmål.

Källförteckning

- Sveriges rapportering till UNFCCC, 2020 (UNFCCC.int)
- Miljöinvestering för att anlägga och restaurera våtmarker och dammar (Jordbruksverket.se)
- Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård (Regeringen.se)
- Skogsstyrelsen 2022a, Återvätningsavtal (Skogsstyrelsen.se)
- Skogsstyrelsen 2022b, Återvätningsavtal, ersättningsnivåer (Skogsstyrelsen.se)
- IPCC (2206), IPCC 2006 guidelines, 2013 wetland supplement, IPCC.org
- Regeringskansliet (2020), Vägen till en klimatpositiv framtid, SOU 2020:4
- Berglund, Ö., Berglund, K., 2010. Distribution and cultivation intensity of agricultural peat and gyttja soils in Sweden and estimation of greenhouse gas emissions from cultivated peat soils. Geoderma 154, 173-180.

Förkortningar

AFOLU: Jordbruk, skogsbruk och förändrad markanvändning (Agriculture, Forestry and Other Land Use)

IPCC: Förenta Nationernas klimatpanel (Intergovernmental Panel on Climate Chang)

LULUCF: Markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (Land Use, Land-Use Change and Forestry)

UNFCCC: FNs klimatkonvention (United Nations Framework Convention on Climate Change).



klimatkollen

WWF

Våra barns klimat

ClimateView

Naturskyddsföreningen