

# REGERINGENS SVARTA KLIMATLISTA

---

En granskning av Alliansregeringens  
agerande i klimatpolitiken

Denna rapport har tagits fram av Cogito i samarbete med Factwise

Cogito

Projektledning: Frida Johnsson, Cogito

Pustegränd 1-3

118 20 Stockholm

Sverige

Tel: +48 8 545 224 62

[www.cogito.nu](http://www.cogito.nu)

Factwise

Mats Abrahamsson

[www.factwise.se](http://www.factwise.se)

Formgivning: Elsa Wikander

Copyright © Mars 2014

Cogito rapport nr 12

ISSN: 1653-2783



FACTWISE

## INNEHÅLL

INLEDNING .....	4
<b>REGERINGENS SVARTA KLIMATLISTA</b>	
Regeringen har låga ambitioner och otydliga mål för klimatpolitiken .....	6
Regeringen verkar inte för tillräckliga klimatmål inom EU .....	7
Regeringen genomför inte föreslagna åtgärder från sina egna klimatutredningar .....	8
Regeringen saknar en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050 .....	9
Moderaterna var med och stoppade förslaget om att skärpa EU:s handel med utsläppsrätter .....	9
Regeringen sålde Sveriges överskott av utsläppsrätter .....	10
Regeringen har slopat koldioxidskatten för kraftvärme i industrin .....	11
Regeringen samordnar inte trafikplaneringen med klimatmålen .....	11
Regeringen godkänner byggandet av Förbifart Stockholm .....	12
Regeringen tillåter utbyggnad av flygplatser och stödjer ökat flygande .....	13
Regeringen tillåter Vattenfalls investeringar i kolkraft .....	13
Regeringen låter de statliga pensionsfonderna investera i världens största oljebolag .....	14
Regeringen subventionerar fossila bränslen .....	15
Regeringen sviker löftet om klimatfinansiering till utvecklingsländerna .....	15
Regeringen stöttade oljeutvinning i Arktis .....	16
Regeringen sågar sin egen myndighets förslag för minskad köttkonsumtion .....	17
Regeringen har slopat skatten på handelsgödsel .....	17
Regeringen stödjer inte utbyggnaden av solenergi och havsbaserad vindkraft .....	18
SAMMANFATTANDE SLUTSATSER .....	19
KÄLLOR .....	21

## INLEDNING

Världen står i dag inför en stor utmaning i form av snabb global uppvärmning. För att nå det mål som världssamfundet enats kring, att den globala medeltemperaturen inte ska stiga med mer än två grader jämfört med förindustriell nivå, krävs en omställning av våra energisystem och samhällen. De senaste rapporterna från *Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)* som sammanställer klimatforskningens resultat, ger vetenskapligt stöd för politisk handlingskraft. Bara det mest optimistiska scenariot, byggt på drastiska utsläppsminskningar, ger världen en chans att hålla medeltemperaturen under två grader. Misslyckas vi med det och fortsätter på den inslagna vägen, mot fyra till sex graders uppvärmning mot slutet av seklet, kommer följderna att bli katastrofala för livet på jorden som vi känner det.

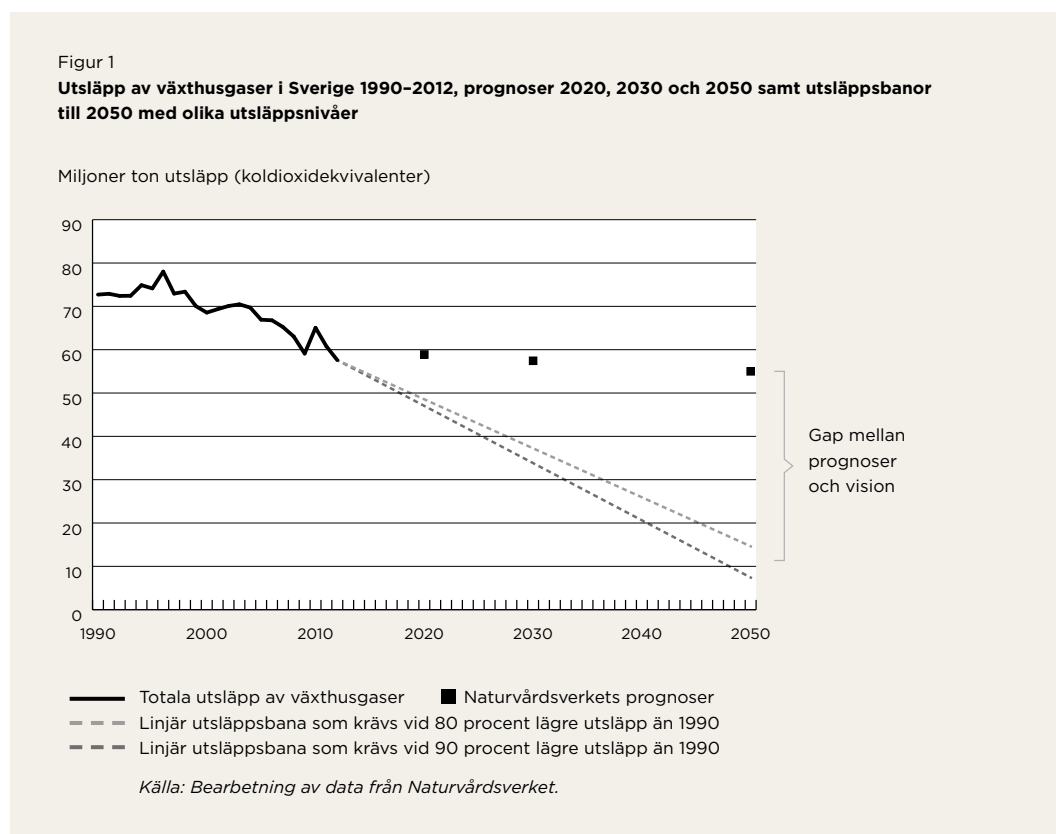
Världens ledare visar mycket lite av den handlingskraft som skulle behövas för att lösa klimatkrisen. Trots upprepade klimattoppmöten så lyckas politikerna inte nå samförstånd, och de globala utsläppen av växthusgaser fortsätter att öka. I stället för att själva visa vägen vill de politiska ledarna ofta se att någon annan, någon annanstans, vidtar kraftfulla åtgärder. Den svenska regeringen framhåller att Sverige ska visa ledarskap i klimatfrågan både genom det vi gör här hemma, i arbetet inom EU och internationellt. Med denna rapport vill vi visa att talet om ledarskap är tomma ord som saknar grund i regeringens förda klimatpolitik.

Utsläppen i Sverige utgör drygt 0,1 procent av de globala utsläppen av växthusgaser. Sveriges årliga utsläpp omfattar cirka 60 miljoner ton, EU släpper ut cirka 4,5 miljarder ton, och hela världens årliga utsläpp av växthusgaser uppgår till cirka 50 miljarder ton. Räknar man utsläpp per person ligger vi i Sverige på cirka sju ton per person och år, vilket är lågt jämfört med många andra västländer, men högre än genomsnittet i världen och långt över vad som är en hållbar nivå. Dessa siffror gäller utsläpp som orsakas av det som produceras i Sverige. Räknar man i stället de utsläpp som vår konsumtion ger upphov till blir siffrorna högre. Då har utsläppen, i stället för att minska, ökat med femton pro-

cent mellan 1993 och 2010. Dessa utsläpp för 2010 uppgår enligt Naturvårdsverket till 115 miljoner ton, vilket är nästan dubbelt så mycket som utsläppen orsakade av det som produceras i landet.<sup>1</sup>

Naturvårdsverket har tagit fram ett referensscenario över Sveriges framtida utsläpp av växthusgaser, som baseras på styrmedel beslutade fram till 2011. I referensscenariot minskar utsläppen till ungefär 55 miljoner ton år 2050, vilket bara är några få ton mindre än Sveriges utsläpp 2012 (57,6 miljoner ton). Det är ett stort gap mellan referensscenariot och de utsläppsminskningar som krävs av Sverige för att bidra till att tvågradersmålet ska kunna nås.<sup>2</sup>

Regeringen säger sig vilja visa ledarskap i klimatfrågan. I stället fortsätter Sverige att falla i internationell klimatranking; på Germanwatch och Climate Action Networks rankinglista faller Sverige från femte till sjunde plats 2014.<sup>3</sup> Att visa ledarskap måste innebära att gå före och visa vägen, men regeringen gör motsatsen. Vår rapport gör inte anspråk på att vara en heltäckande granskning men samlar arton av de viktigaste områdena inom klimatpolitiken. Vår sammanställning visar på regeringens ovilja och oförmåga att ta klimatutmaningen på allvar, att ställa upp tydliga och offensiva mål och att genomföra de åtgärder som krävs för att nå dit.



- 1 Naturvårdsverket. Utsläpp av växthusgaser från svensk konsumtion. 2013. <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-av-svensk-konsumtion/> (Hämtad 2014-03-19)
- 2 Riksrevisionen. Klimat för pengarna? Granskningar inom klimatområdet 2009–2013. RiR 2013:19. Stockholm: Riksrevisionen, 2013 s.11
- 3 Germanwatch. The Climate Change Performance Index 2014. <https://germanwatch.org/en/7677> (Hämtad 2014-03-13)

## REGERINGENS SVARTA KLIMATLISTA

### 1. Regeringen har låga ambitioner och otydliga mål för klimatpolitiken

EU har satt upp ett klimatmål om 20 procent lägre utsläpp 2020 jämfört med 1990. Den svenska regeringen har ett mål som låter ambitiöst bredvid EU:s; 40 procent lägre utsläpp 2020 jämfört med 1990. Men tittar man närmare på vad målet innebär ser man att det inte alls är ambitiösare än EU-målet. De 40 procent som regeringen talar om gäller bara inom den icke handlande sektorn. Utsläppsreduktionerna inom den handlande sektorn styrs av EU:s handel med utsläppsrätter, och det systemet har i dag knappt någon styrande effekt. Utsläppen i den icke handlande sektorn ska minska med 20 miljoner ton koldioxid. Det är knappt trettio procent av Sveriges utsläpp 1990 (72 miljoner ton). Men en tredjedel av utsläppsminskningarna ska ske genom köp av utsläppskrediter, vilket gör att de egentliga utsläppsminskningarna inom landet hamnar på mindre än 20 procent.

På flera av FN:s klimattoppmöten har målet om att hålla den globala temperaturökningen under två grader, det så kallade tvågradersmålet, slagits fast. Både EU och Sverige ansluter sig till tvågradersmålet och till en bedömning att de industrialiserade länderna måste minska sina utsläpp med 80–95 procent mellan 1990 och 2050, om det ska kunna nås. Klimatforskningen visar dock att det krävs mer radikala utsläppsreduktioner än så om vi ska ha en rimlig chans att nå målet.

Hur mycket den globala medeltemperaturen kommer att stiga beror på de kumulativa utsläppen av koldioxid, vilket innebär att det kommer att krävas mer drastiska utsläppsminskningar ju längre tid det tar att vända utsläppskurvan. För att ha en möjlighet att nå tvågradersmålet med en sannolikhet på 66 procent måste de kumulativa utsläppen enligt IPCC begränsas till 2900 gigaton koldioxid, och år 2011 hade redan 1890 gigaton koldioxid släppts ut.<sup>4</sup> Enligt Kevin Anderson, professor i energi och klimatförändring, och tidigare chef för Tyndall Centre for Climate Change Research i Storbritannien, samt klimatrådgivare till den brittiska regeringen, gör forskningen klart att de industrialiserade länderna måste göra utsläppsminskningar på mer än 90 procent redan till 2030 om vi ska ha en chans att hålla temperaturökningen till maximalt 2°C.<sup>5</sup>

Sverige har inte ens satt upp något mål om utsläppsminskningar till 2050. I stället har man en vision: att Sverige år 2050 har ”en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären”. Nettoutsläpp av växthusgaser innebär att till exempel köp av utsläppskrediter kan räknas av från de inhemska utsläppen för att få fram en nettosumma. Det gör att regeringens vision är mer otydlig och svårtolkad än EU:s färdplan till 2050 som i alla fall har ett mål om inhemska utsläppsminskningar på 80 till 95 procent till 2050.

---

4 IPCC. Summary for Policymakers. In: Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge, United Kingdom and New York, USA: Cambridge University Press, 2013

5 Anderson, Kevin. Klimatförändring bortom farlighetens gräns: brutala siffror och skört hopp. Cogito, What Next Forum, 2012

## 2. Regeringen verkar inte för tillräckliga klimatmål inom EU

EU-kommissionen presenterade i början av 2014 nya förslag till klimatmål som EU ska uppnå till 2030. Medan två av målen till 2020 är bindande för medlemsländerna är det bara ett bindande mål för medlemsländerna i det nya förslaget: ett klimatmål om en utsläppsminskning av växthusgaser med 40 procent mellan 1990 och 2030. Ett mål om att andelen förnybar energi ska vara 27 procent år 2030 presenterades också men bara som bindande på EU-nivå. Det slutgiltiga beslutet tas i mars 2014, när EU:s ledare ska ta ställning till vilken klimatpolitik unionen ska driva. Beslutet kommer att vara betydelsefullt även som en plattform för EU i de globala klimatförhandlingarna.

Flera kritiker bland annat EU-parlamentets miljö- och industriutskott menar att målen är satta alldeles för lågt och att vi behöver tre bindande mål. Även Energimyndigheten, som är regeringens expertmyndighet när det gäller energifrågor, menar att det behövs bindande mål för förnybar energi och energieffektivisering vid sidan om ett utsläppsmål.

Regeringen har ändå inte verkat för ambitiösare klimatmål än de som EU-kommissionen föreslagit. När åtta länder, däribland Frankrike och Tyskland, valde att skriva ett brev till kommissionen om att man vill ha skarpare klimatmål, så valde Sverige att ställa sig utanför. När det under våren 2013 pågick en öppen konsultation om EU:s klimat- och energiramverk till 2030, som innebar möjlighet att komma in med synpunkter, så valde regeringen att låta bli.<sup>6</sup> I en faktapromemoria till riksdagen i juni 2013 redogör regeringen för sin ståndpunkt. Man skriver att det är viktigt med ett mål för utsläppsminskning, men anger inte var detta mål bör ligga. Man tar heller inte ställning för att behålla de två andra målen som finns i dag, det vill säga hur stor andelen förnybar energi bör vara 2030 eller hur mycket mer effektivt energin bör användas. I stället tycker man att kommissionen bör utreda detta.<sup>7</sup> I februari 2014 kom regeringen plötsligt med ett nytt utspel i frågan. Nu ställer man sig bakom EU-kommissionens förslag, och vill att det skärps till 50 procents utsläppsminskning till 2030, vilket ska ske genom köp av utsläppskrediter. Regeringen har fortfarande inga krav på skärpta utsläppsminskningar inom EU eller bindande mål för förnybar energi eller energieffektivisering.<sup>8</sup>

---

6 Anna-Karin Cederblad, Miljödepartementet

7 Faktapromemoria 2012/13: FPM 110 Grönbok om ett klimat- och energiramverk till 2030. Stockholm: Regeringskansliet

8 Regeringskansliet. Ny klimatpolitik i fokus. 2014. <http://www.regeringen.se/sb/d/6745/a/234985> (Hämtad 2014-03-19)

### 3. Regeringen genomför inte föreslagna åtgärder från sina egna klimatutredningar

Regeringen har tillsatt flera tunga utredningar som alla kommit med konkreta handlingsplaner och förslag för att få ned klimatutsläppen. Regeringen har dock skjutit upp besluten och underlåtit att genomföra nästan alla förslag som lagts.

#### a) Klimatberedningen

Regeringen tillsatte år 2007 en parlamentariskt sammansatt klimatberedning, med uppdrag att genomföra en översyn av den svenska klimatpolitiken. Beredningen, där alla dåvarande riksdagspartier var representerade, lyckades enas om ett klimatmål på lång sikt och en omfattande handlingsplan med cirka 50 olika förslag. Handlingsplanen var tänkt att införas omgående och vara fullt utvecklad år 2020. Tio av förslagen kunde kvantifieras och beräknades ge utsläppsminskningar på 4,6 miljoner ton koldioxid per år.<sup>9</sup> Av de tio kvantifierbara förslagen har bara två genomförts. Det innebär att man har missat möjligheten att minska utsläppen med över 4 miljoner ton koldioxid per år, vilket motsvarar cirka 7 procent av Sveriges totala utsläpp.

Kritik har riktats från framförallt Miljöpartiet som menar att regeringen konsekvent säger nej till konkreta förslag på åtgärder för att i stället tillsätta nya utredningar.<sup>10</sup>

Klimatberedningens åtta kvantifierbara förslag som regeringen inte genomfört:

- Kapacitetshöjning av järnvägen med minst 50%
- Investeringsbidrag till biogasanläggningar
- Höjd drivmedelskatt med 70 öre per liter
- Indexering av drivmedelskatten efter BNP
- Koldioxidbaserad förmånsbeskattning
- Kilometerskatt för godstransporter
- Skatt på fluorerande växthusgaser
- Ändrad förmånsbeskattning för drivmedelsfordon

#### b) Energieffektiviseringsutredningen

För att nå klimatmålen krävs inte bara en övergång till förnybara energikällor, utan också en effektivisering av vår energianvändning. År 2008 kom den statliga offentliga utredningen *Vägen till ett energieffektivare Sverige*. Den visade att det finns stor potential att minska energianvändningen i Sverige, främst inom industrin och bostadssektorn. Utredningen identifierade en energieffektiviseringspotential på 40 TWh slutlig energianvändning, och då räknade de bara med samhällsekonomiskt lönsamma effektiviseringar. I utredningen konstateras att många energibesparingsåtgärder inte genomförs fast de är lönsamma, och att det krävs styrmedel av olika slag för att de ska komma till stånd. Ett trettiotal styrmedel identifierades inom bostadssektorn, industrin och transportsektorn samt inom ”den offentliga sektorn som föregångare”. Exempel på utredningens förslag är förstärkt statligt

<sup>9</sup> SOU 2008:24. Klimatberedningen. Svensk klimatpolitik: betänkande av klimatberedningen. Stockholm: Fritzes

<sup>10</sup> Miljöpartiet de gröna. Fem förlorade år: så skrotades klimatberedningens förslag. Stockholm: Miljöpartiet de gröna, 2013



stöd till energieffektivisering i byggnader, skärpta byggregler, individuell energimätning i flerbostadshus, utökade satsningar på teknikupphandling inom bostads- och servicesektorn, och samhällsplanering för effektivare transporter.<sup>11</sup>

Regeringen har varit anmärkningsvärt passiv när det gäller att genomföra utredningens förslag. De åtgärder som man genomför är kopplade till EU:s energieffektiviseringsdirektiv som ska vara implementerat i nationell lagstiftning i juni 2014. När regeringen i februari lämnade en lagrådsremiss angående genomförande av direktivet handlar lagförslagen mest om kartläggningar, mätningar och analyser.<sup>12</sup>

Energieffektiviseringsföretagen, EEF, är kritiska och menar att regeringen i stället för att försöka dra nytta av möjligheterna för effektiviseringar försöker hitta sätt att göra så lite som möjligt inom ramen för EU:s energieffektiviseringsdirektiv.

#### **4. Regeringen saknar en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050**

Regeringens vision om noll nettoutsläpp 2050 ligger långt från Naturvårdsverkets referensscenario över utvecklingen, som visar att utsläppen planar ut kring 55 ton utsläpp av växthusgaser år 2050 (se figur 1 på sida 5). I december 2012 överlämnade Naturvårdsverket ett underlag till en färdplan för hur Sverige ska kunna nå netto nollutsläpp av växthusgaser 2050. Myndigheten har tolkat regeringens vision som att den kan nås genom utsläppsminskningar i Sverige, ökad kolsänka och investeringar i minskade utsläpp utomlands. I underlaget som offentliggjordes i slutet av 2012 presenteras två målsценарier; i det ena nås cirka 85 procent och i det andra cirka 70 procents utsläppsminskning jämfört med 1990. Två olika sätt att nå nollvisionen presenteras också; utsläppsreduktioner kombinerat med ökad kolsänka och utsläppsreduktioner kombinerat med köp av utsläppskrediter.<sup>13</sup>

I Naturvårdsverkets utredning konstateras att det krävs omfattande utsläppsminskningar i framförallt transportsektorn och inom industrin för att nå visionen. Underlaget innehåller ett antal styrmedelsförslag, varav flera redan föreslagits av Klimatberedningen. Meningen var att underlaget till färdplanen skulle leda till en proposition, men mer än ett år efter att Naturvårdsverkets underlag redovisats har regeringen inte ens presenterat en tidsplan för propositionen.

#### **5. Moderaterna var med och stoppade förslaget om att skärpa EU:s handel med utsläppsrätter**

EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS) är en central del av EU:s klimatpolitik och omfattar stora delar av den energiintensiva industrin och energisektorn. Sedan starten 2005 har EU ETS vuxit till att omfatta 12 000 industri- och energianläggningar i Europa, varav cirka 800 finns i Sverige. Sedan 2012 inkluderas också flyget. Handeln bygger på att skapa incitament för minskade utsläpp genom att anläggningar kan sälja utsläppsrätter som inte

---

11 SOU 2008:110. Energieffektiviseringsutredningen. Vägen till ett energieffektivare Sverige: slutbetänkande av energieffektiviseringsutredningen. Stockholm: Fritzes

12 Regeringskansliet. Genomförande av energieffektiviseringsdirektivet i Sverige. 2014. <http://www.regeringen.se/sb/d/18263/a/233650> (Hämtad 2014-03-13)

13 Naturvårdsverket. Underlag till en svensk färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Rapport 66487. Stockholm: Naturvårdsverket, 2012

används. För att det ska vara lönsamt med utsläppsreducerande investeringar krävs att priset på utsläppsrätter är tillräckligt högt.

Under handelsperioden 2008–2012 har ett överskott av utsläppsrätter byggts upp. Det beror på en övertilldelning, baserade på historiska utsläpp, och till viss del på att investeringar i förnybar energi har ökat. Dessutom har den ekonomiska krisen gjort att företagens produktion gått ned vilket har minskat behoven av att använda utsläppsrätterna. Överskottet leder till låga priser på utsläppsrätter och underminerar systemets effektivitet. Enligt Riksrevisionen gav EU:s utsläppshandelssystem väldigt lite stimulans till långsiktiga minskningar av koldioxidutsläppen i de nordiska länderna under perioden 2008–2012.<sup>14</sup>

Inom EU har det diskuterats vilka åtgärder som kan bidra till att höja priset på utsläppsrätterna. EU-kommissionen föreslog under 2013 att minska utbudet genom att frysa 900 miljoner ton utsläppsrätter. Trots att miljöministern talat sig varm för förslaget röstade samtliga fyra moderata EU-parlamentariker nej till att ta bort utsläppsrätterna från EU:s marknad. De fyra moderata parlamentarikerna Fjellner, Corazza Bildt, Hökmark och Ibrisagic gick därmed emot Sveriges officiella linje och bidrog till att fälla förslaget.<sup>15</sup>

Ett kompromissförslag som innebär att utsläppsrätterna bara tillfälligt lyfts ur systemet kom senare tillbaka från Europaparlamentet och då röstades det igenom (även moderaterna röstade för den gången). Eftersom utsläppsrätterna inte tas bort permanent är det osäkert huruvida marknaden över huvud taget kommer att reagera på kompromissförslaget.

## 6. Regeringen sålde Sveriges överskott av utsläppsrätter

I Sverige uppstod ett överskott på 1,5 miljoner utsläppsrätter inom den så kallade reserven för nya deltagare inom EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS) under perioden 2008–2012. Det har varit upp till de enskilda länderna att avgöra om man vill sälja överskotten eller annullera dem. I början av 2013 gav regeringen Energimyndigheten i uppdrag att sälja Sveriges överskott. Energimyndigheten lyckades sälja 1,3 miljoner av dessa och fick 38,4 miljoner kronor för dem.

Försäljningen av utsläppsrätterna leder inte till utsläpp utöver det tak som från början satts. Men Riksrevisionen konstaterar i sin rapport *Klimat för pengarna* att om Sverige avstått från försäljning och i stället låtit utsläppsrätterna frysa inne så hade utsläpp på 1,3 miljoner ton kunnat undvikas. Framförallt Vänsterpartiet har riktat skarp kritik mot regeringen och Jonas Sjöstedt menar att Sveriges och enskilda svenskars ansträngningar för att få ned utsläppen är förgäves när man väljer att sälja överblivna utsläppsrätter. Försäljningen bidrar dessutom till försvagningen av EU:s handelssystem.<sup>16</sup> Försäljningen av utsläppsrätterna går också emot rekommendationer från Energimyndigheten och Naturvårdsverket som har föreslagit att överskott i reserven för nya deltagare ska annulleras.<sup>17</sup>

---

14 Riksrevisionen. Utsläppshandel för att begränsa klimatförändringen – fungerar det? RiR 2012:27. Stockholm: Riksrevisionen, 2012 s.4

15 Sveriges radio: Utsläppsrätter EU 19 februari 2013 <http://sverigesradio.se/sida/gruppsida.aspx?programid=3304&grupp=6240&artikel=5448889> (Hämtad 2013-03-25)

16 Jonas Sjöstedts replik till Annie Lööf 140115. Youtube. 2014. <https://www.youtube.com/watch?v=x58ZN9sM8w&feature=youtu.be> (Hämtad 2014-03-13)

17 Naturvårdsverket; Energimyndigheten. EU:s system för handel med utsläppsrätter efter 2012

## 7. Regeringen har slopat koldioxidskatten för kraftvärme i industrin

I början av 2013 valde regeringen att ta bort skatten på koldioxid för kraftvärme i Sverige, från 2014 har man även sänkt koldioxidskatten för värmeproduktion. Siffrorna från SCB för det första halvåret utan skatt visar nu att användningen av fossila bränslen i kraftvärmesektorn har ökat kraftigt till följd av detta. Den fossila bränsleförbrukningen i el- gas- och värmeverk ökade med 34 procent under tredje kvartalet 2013 jämfört med samma period förra året, enligt statistik från Energimyndigheten och SCB.<sup>18</sup> Enligt en analys som konsultföretaget Profu gjort är det troligt att koldioxidutsläppen från fjärrvärmesektorn kommer att öka med 1 miljon ton koldioxid per år som en effekt av den borttagna skatten.<sup>19</sup>

Regeringen motiverade beslutet med att utsläppen från industrin ska införas i EU:s handel med utsläppsrätter. Men Naturvårdsverket avstyrker bestämt en slopad koldioxidskatt för värmeproduktion i nuläget. Eftersom priserna på utsläppsrätter är så lågt satta inom EU:s handelssystem bör man enligt Naturvårdsverket invänta en skärpning av handelssystemet innan man tar bort skatten. Myndigheten anser att man genom beslutet tar bort en fungerande spärr mot nyinvesteringar i fossila lösningar.<sup>20</sup>

## 8. Regeringen samordnar inte trafikplaneringen med klimatmålen

Trafiken står för cirka 40 procent av utsläppen av växthusgaser i Sverige, inkluderat utrikes sjöfart och flyg.<sup>21</sup> År 2050 ska Sverige enligt klimatmålen inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser, vilket innebär att också transportsektorn behöver ha utsläpp nära noll. Men Trafikverkets bedömning är att utsläppen från transportsektorn inte kommer att minska i Sverige, varken till 2030 eller 2050, med de styrmedel som beslutats. Utvecklingen pekar mot ett ökat resande och att de olika transportslagen behåller sina marknadsandelar. Även om det sker en utveckling av fordon och bränslen så innebär det här enligt Trafikverket att det blir ett allt större gap mellan den prognostiserade utvecklingen och klimatmålen.<sup>22</sup> I myndighetens kapacitetsutredning från 2012 presenterades en utvecklingsmöjlighet i form av ett klimatpaket. Slutsatsen var att en utveckling där klimatmålen nås kommer att kräva en omprövning av väginvesteringar samtidigt som kapaciteten i kollektivtrafiken och godstransporterna på järnväg och i sjöfart behöver öka.<sup>23</sup> Dessa insikter har dock inte lett till att några omprövningar gjorts i planeringen av transportsystemet.

Våren 2014 arbetar regeringen med en proposition om en nationell plan för Sveriges transportsystem för perioden 2014–2025. Det handlar om hur 522 miljarder för trafik-utveckling och transportsystemets underhåll ska fördelas och användas de närmaste tolv

18 SCB. Bränslen: leveranser och förbrukning av bränsle tredje kvartalet 2013. Statistiska meddelanden. EN 31 SM 1304. Örebro: Statistiska Centralbyrån, 2013

19 Axelsson, E. Johnsson, J. Unger, T. Fjärrvärmesektorns påverkan av slopad koldioxidskatt. Profu i Göteborg AB, Göteborg: Profu, 2012

20 Naturvårdsverket. Yttrande över vissa skattefrågor inför budgetpropositionen 2013. Yttrande 2012-05-08. NV-04050-12. Stockholm: Naturvårdsverket

21 Trafikverket. Transportsektorns utsläpp. 2013. <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Klimat/Transportsektorns-utslapp/> (Hämtad 2014-03-13)

22 Trafikverket. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025: remissversion 2013-06-14. TRV 2012/38626. Borlänge: Trafikverket, 2013

23 Trafikverket. Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder: förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050. Sammanfattning huvudrapport. 2012:101. Borlänge: Trafikverket, 2012

åren. Som underlag används Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet. I Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning av förslaget står det:

*”Det finns inget underlag framtaget för att bedöma storleken på planförslagets effekter på utsläpp av växthusgaser från trafikering”<sup>24</sup>*

Enligt Naturvårdsverket är Trafikverkets plan därmed olaglig, eftersom miljökonsekvensbeskrivningen ska identifiera, beskriva och bedöma betydande miljöpåverkan. Kritiken mot Trafikverkets förslag till transportplan har varit omfattande, bland annat skriver Naturskyddsföreningen i sitt remissvar att det helt saknas ett försvar för att trafikplaneringen av landets högsta myndighet sker utan att hänsyn tas till klimatförändringen. Men trots att flera remissinstanser, bland annat Energimyndigheten och Transportstyrelsen, ville att planförslaget skulle göras om, så har inte regeringen begärt det av Trafikverket. Regeringen har alltså framhållit att använda ett planförslag som bryter mot miljöbalken i sitt arbete med den nationella transportplanen. Detta eftersom underlaget inte beskriver vilka konsekvenser planen kommer att få för möjligheterna att nå visionen om netto nollutsläpp i Sverige till 2050, som regeringen samtidigt säger att de ska arbeta fram en färdplan för.

## **9. Regeringen godkänner byggandet av Förbifart Stockholm**

Regeringen beslutade i början av september 2009 att ge klartecken till Förbifart Stockholm, en 2,2 mil lång motorled med två tunnlar som ska förbinda södra och norra delarna av Stockholmsregionen. Den nya vägen beräknas bli Sveriges hittills dyraste vägprojekt. Riksdagens utredningstjänst har beräknat de samlade kostnaderna till cirka 45 miljarder i 2009 års prisnivå och cirka 60 miljarder i löpande pris.<sup>25</sup> Staten kommer att stå för en femtedel av kostnaden, resten ska täckas genom inkomster från trängselavgifterna. Man räknar med att behöva öronmärka alla intäkter från trängselavgifterna i minst 30 år framåt.

Trots att Trafikverket gjort optimistiska antaganden om att bränsleförbrukningen i bilarna minskar med 20 procent leder byggandet av Förbifarten enligt dem till att utsläppen ökar totalt sett. Enligt Trafikverkets egna uppgifter kommer bygget att medföra ökade utsläpp på 130 000 till 140 000 ton<sup>26</sup> per år.

Naturvårdsverket lyfter i flera av sina yttranden fram att miljökonsekvenserna av Förbifarten är oklara och att Trafikverket bör göra en samlad miljökonsekvensbeskrivning av motorvägsbygget. Naturvårdsverkets bedömning är att Förbifarten inte är förenlig med miljöbalkens bestämmelser eftersom de bland annat leder till kraftigt ökade utsläpp av koldioxid<sup>27</sup>. Flera andra instanser, bland annat Naturskyddsföreningen, Riksantikvarieämbetet och forskare från KTH, har framställt kritik mot bygget bland annat att det inte är förenligt med Sveriges transportpolitiska mål eller med klimatmålen<sup>28</sup>.

---

24 Trafikverket. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025: underlagsrapport – miljökonsekvensbeskrivning. TRV 2012/38626. Borlänge: Trafikverket, 2012 s.31

25 PM. 2013:645. Förbifart Stockholm: kostnader. Stockholm: Riksdagens utredningstjänst

26 Trafikverket. Konsekvenser av vägförslagen Förbifart Stockholm och diagonal Ulvsunda. [http://www.trafikverket.se/PageFiles/18039/Vagutredning\\_del6\\_f%C3%B6rbifart\\_Stockholm.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/18039/Vagutredning_del6_f%C3%B6rbifart_Stockholm.pdf) (Hämtad 2014-03-13)

27 Naturvårdsverket. Förbifart Stockholm – inte förenligt med miljöbalken. 2013. <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Rattsinformation/Rattsfall/vagar/Forbifart-Stockholm/> (Hämtad 2014-03-13)

28 Finnveden, Göran. Förbifart blir återvändsgränd. Svenska Dagbladet. 2007-07-23. [http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/forbifart-bli-atervandsgrand\\_247617.svd](http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/forbifart-bli-atervandsgrand_247617.svd) (Hämtad 2014-03-13)

## 10. Regeringen tillåter utbyggnad av flygplatser och stödjer ökat flygande

Flyget påverkar klimatet mest av alla transportmedel räknat per passagerare och kilometer. Flygresor orsakar i dag en tiondel av Sveriges totala utsläpp och utsläppen från utrikes flyg har ökat med 70 procent sedan 1990.<sup>29</sup> Trenden pekar mot fortsatt ökande utsläpp, eftersom svenskarna reser allt mer.<sup>30</sup>

Regeringen har haft möjlighet att pröva tillåtligheten av utbyggnaden av Arlanda, men valt att inte göra det.<sup>31</sup> Regeringen har också sagt ja till att öppna den tidigare militära flygplatsen Ärna för civilflyg trots att Mark- och miljödomstolen avstyrker planerna och trots ett kommunalt motstånd. Bromma flygplats, som från starten mött hårt motstånd på grund av sitt centrala läge i Stockholm och flera gånger hotats av nedläggning, har av regeringen utpekats att ingå i det nationella basutbudet av flygplatser. I slutet av 2013 kom en statlig utredning som föreslår att Bromma flygplats ska undantas från bullerkraven och därmed få en högre maxbullernivå. Om förslaget skulle gå igenom får flygplatsen öka trafiken och även trafikera tyngre flygplan med högre utsläpp som följd. Vid årsskiftet beviljades flygplatsen tillstånd av Transportstyrelsen att uppgradera sig till en 3C-flygplats, vilket innebär möjlighet att ta emot större flygplan och därmed ökade utsläpp.

Flyget ingår sedan 2012 i EU:s handel med utsläppsrätter. Flygbränsle är dock fortfarande helt befriat från energi- och koldioxidskatter, vilket kan ses som en subvention av flyget som missgynnar andra trafikslag, eftersom alla andra trafikslag är beskattade. Sommaren 2006 införde den dåvarande regeringen en flygskatt men den avskaffades av den nuvarande regeringen när de kom till makten samma år.

Bland annat Vänsterpartiet har kritiserat regeringen för att gynna flygtrafiken och fossila transporter på bekostnad av annan trafik. Naturskyddsföreningen har kritiserat borttagandet av flygskatten och 2010 lät de Sifo göra en undersökning som visade att 62 procent av svenskarna stödjer en skatt på inrikesflyget i nivå med koldioxidskatten på bensin.<sup>32</sup>

## 11. Regeringen tillåter Vattenfalls investeringar i kolkraft

Det statliga energibolaget Vattenfall är Europas femte största energibolag. I de ägardirektiv Vattenfall fått av den svenska regeringen fastställs att bolaget ska vara ett av de ledande företagen för omställning till en miljömässigt hållbar energiproduktion.

Från att ha ägt främst vattenkraft började Vattenfall för drygt tio år sedan investera stort i kolkraft. Vattenfall har i dagsläget tio kolkraftverk i Tyskland, två i Danmark och två i Nederländerna. Vattenfall har byggt nya kolkraftverk i Tyskland de senaste åren och ett av dem, Moorberg, är inte i drift ännu men kommer att driftsättas under 2014.<sup>33</sup>

Medan Sveriges utsläpp av växthusgaser var 57,6 miljoner ton 2012, släppte svenska staten genom sitt eget bolags verksamhet samma år ut 85 miljoner ton koldioxid. Över 70 miljoner ton kom från kolkraft. Vattenfall har satt upp ett mål om att minska sina utsläpp

29 Trafikverket. Transportsektorns utsläpp. 2013. <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Klimat/Transportsektorns-utslapp/> (Hämtad 2014-03-13)

30 Naturvårdsverket. Report for Sweden on assessment of projected progress. Stockholm: Naturvårdsverket, 2013

31 Maria Lindholm, Naturvårdsverket

32 Naturskyddsföreningen. Väljarna vill ha flygskatt och avdrag efter resans längd.

<http://www.naturskyddsforeningen.se/nyheter/svar-pa-manga-fragor-om-vindkraft> (2014-03-13)

33 Vattenfall. Kol. 2013. <http://corporate.vattenfall.se/om-oss/var-verksamhet/var-elproduktion/kol/> (Hämtad 2014-03-13); Markus Fischer, Vattenfall

av koldioxid till 65 miljoner ton 2020 men utsläppen förväntas öka under 2013 och 2014 eftersom nya kol- och gaskraftverk kommer att tas i drift.<sup>34</sup> Vattenfall har också planer på nya dagbrott för brunkol i Tyskland, vilket innebär att företaget är med och investerar för kolkraftsanvändning långt in i framtiden.

Både svenska och tyska Greenpeace har riktat kraftfull kritik mot Vattenfalls kolkraftsverksamhet. De pekar på att svenska statens eget bolag är en av de allra största utsläpparna av koldioxid i Europa och att detta stämmer dåligt med uppdraget att vara ledande i omställningen till en hållbar energiproduktion.

I en riksdagsdebatt i oktober 2013 försvarar regeringen sin passivitet när det gäller att styra Vattenfall i linje med ägardirektiven. Man menar att det är Vattenfalls styrelse som svarar för bolagets organisation och förvaltning och att man utgår från att de kommer att hantera frågan på ett bra sätt. Miljöpartiet framför i samma debatt att Vattenfalls hållbarhetsmål och regeringens ägardirektiv för företaget inte är mycket värda om man med hjälp av dem inte kan stoppa till exempel Vattenfalls planer på nya kolgruvor i Tyskland.<sup>35</sup>

## **12. Regeringen låter de statliga pensionsfonderna investera i världens största oljebolag**

En förutsättning för spridning av hållbara energilösningar är tillgång på finansiering och investeringskapital. De allmänna pensionsfonderna (*AP-fonderna*) som förvaltar svenska folkets pensionspengar, investerar i dag i stället stora summor i fossil energi. Enligt en kartläggning som WWF gjort äger fem av AP-fonderna andelar i 133 av världens 200 mest koldioxidintensiva kol-, olje- och gasföretag, däribland Exxon Mobil, Chevron och Total. Dessa bolag äger 643 gigaton koldioxid i fossila reserver, vilket är 14 procent mer än världens återstående koldioxidbudget för att stanna under två graders global uppvärmning. AP-fondernas innehav i dessa bolag motsvarade 2013 framtida utsläpp av 625 miljoner ton koldioxid, det vill säga mer än tio gånger Sveriges totala årliga utsläpp.<sup>36</sup>

De svenska pensionspengarna ska användas för att säkra framtida pensioner. Enligt organisationen Carbontracker är sextio till åttio procent av kol-, olje- och gasreserverna i börsnoterade företag oanvändbara om tvågradersmålet ska kunna nås.<sup>37</sup> Det innebär att AP-fondernas investeringar i fossil energi bara kan säkra våra pensioner om klimatmålet inte uppnås.

En rad aktörer har riktat kritik mot att regeringen inte gör något för att minska AP-fondernas investeringar i fossil energi, bland annat Jordens vänner som gav AP-fonderna årets Greenwash-pris 2013. Centern kräver i sitt senaste miljöprogram att pensionskapitalet klimatsäkras genom investeringar i fossiloberoende teknik.<sup>38</sup> Regeringens linje är dock att fonderna har en oberoende ställning och att det därmed är hos respektive AP-fond frågan ligger om vilka investeringar som görs.<sup>39</sup>

---

34 Vattenfall. Energimarknad I förändring: årsredovisning inklusive hållbarhetsredovisning. Solna: Vattenfall AB, 2013

35 Protokoll 2013/14:19. Riksdagens protokoll 2013/14:19 Fredagen den 25 oktober. Stockholm: Sveriges Riksdag

36 WWF. Fossilbubblan och de svenska pensionsfonderna. Faktablad 2013-11-04

37 Carbontracker. Unburnable carbon 2013: Wasted capital and stranded assets. <http://www.carbontracker.org/wastedcapital> (Hämtad 2014-03-13)

38 Centerpartiet. Miljö och grön omställning: slutprotokoll. Centerns partistämman 2013

39 Evin Khaffaf, Regeringskansliet

### 13. Regeringen subventionerar fossila bränslen

De fossila bränslena subventionerades år 2011 med 523 miljarder dollar enligt den internationella energimyndigheten IEA. Det var mer än sex gånger så mycket som den förnybara energin subventionerades med. Den största delen är subventionerad konsumtion av fossila bränslen i utvecklingsländer, men även i OECD-länderna är subventionerna betydande, mellan 55 och 90 miljarder dollar om året mellan 2005 och 2011.<sup>40</sup>

Utfasning av subventioner till fossil energi diskuteras i dag i flera internationella organ. I OECD:s Environmental Performance Review (OECD 2004b) riktades kritik mot Sverige och fler insatser rekommenderades för att ta bort miljöskadliga subventioner, bland annat på energi- och transportområdet.

Naturvårdsverket gjorde 2005 en kartläggning av miljöskadliga subventioner i Sverige som uppdaterades 2011. Sammanlagt uppgår de svenska miljöskadliga subventionerna till uppemot 50 miljarder kronor årligen. Det är främst inom transport-, energi- och jordbrukssektorn betydande subventioner ges och inom energi- och transportsektorn är det skatteavvikelser som utgör den största delen. Studien visar att de miljöskadliga effekterna av subventioner i många fall är bristfälligt analyserade och en djupare analys är nödvändig för att avgöra om en subvention behöver reformeras.<sup>41</sup>

Regeringen har gett fyra myndigheter, bland annat Naturvårdsverket, i uppdrag att kartlägga icke skatterelaterade subventioner inom sina verksamhetsområden. Enligt personal på Naturvårdsverket skulle man behöva gå vidare med kartläggning av skatterelaterade subventioner och vad man kan göra åt dem men det uppdraget har man inte fått av regeringen.<sup>42</sup> Det är anmärkningsvärt eftersom det är skattelättnader som utgör den största delen av subventionerna inom energi- och transportsektorn.

### 14. Regeringen sviker löftet om klimatfinansiering till utvecklingsländerna

Det är de rika länderna, inklusive Sverige, som genom utsläpp av växthusgaser har störst skuld till klimatförändringen. Men det är de fattiga länderna som drabbas hårdast av de negativa effekterna. På klimattoppmötet i Köpenhamn 2009 fick utvecklingsländerna löften om kompensation för klimatskadorna genom så kallad klimatfinansiering. En princip för all klimatfinansiering inom FN:s Klimatkonvention är att pengarna ska vara additionella, vilket innebär att de inte ska tas från biståndsbudgeten.

Alla medel som regeringen använt till klimatrelaterat bistånd har dock tagits från den ordinarie biståndsbudgeten.<sup>43</sup> Regeringen hävdar att i alla fall delar av biståndet är additionellt. Ett argument är att det då är ”nytt” i relation till det klimatrelaterade bistånd som getts tidigare, ett annat att det är additionellt i relation till FN:s mål om bistånd på 0,7 procent av bruttonationalinkomsten (Sverige ger sedan länge ungefär en procent av BNI i bistånd). Men pengarna tas från biståndsbudgeten, vilket innebär att de inte är additionella enligt principen för klimatfinansiering inom klimatkonventionen.

---

40 Worldwatch Institute. Phasing Out Fossil Fuel Subsidies. <http://vitalsigns.worldwatch.org/vs-trend/phasing-out-fossil-fuel-subsidies> (Hämtad 2014-03-13)

41 Naturvårdsverket. Potentiellt miljöskadliga subventioner: förstudie från 2005 – uppdaterad 2011. Rapport 6455. Stockholm: Naturvårdsverket, 2012

42 Thomas Chicote, Naturvårdsverket

43 UD. Fast start för klimat: vad är ”additionellt”. Internt dokument

Vid mötet i Köpenhamn lovade Sverige att bidra med åtta miljarder i klimatfinansiering mellan 2010 och 2012. Enligt regeringen har man också gjort det, men den största delen av dessa pengar gick redan sedan tidigare till klimatrelaterat bistånd. Det som tillkom utöver dessa togs också från biståndsbudgeten och det var en särskild klimatsatsning som nu har avslutats. Med övriga industrialiserade länder tog Sverige, vid samma möte, på sig att från och med 2020 mobilisera 100 miljarder USD årligen i klimatfinansiering till utvecklingsländer. Pengarna är tänkta att kanaliseras genom en nyinrättad fond, FN:s Gröna klimatfond. Fonden kan sannolikt börja ta emot pengar under 2014 och Sverige har lovat att bidra med 300 miljoner kronor i så fall. Inte heller dessa pengar är additionella och Sverige har därmed inte hållit sig till det avtal som skrevs under i Köpenhamn.<sup>44</sup>

Tillsammans med många andra är biståndsorganet Diakonia kritisk till att regeringen inte avsätter additionella medel till klimatfinansiering som de utlovat. Man menar att pengarna inte tillför någonting eftersom de bara flyttas från en budgetpost till en annan. Både Centerpartiet och Kristdemokraterna har gett stöd till kravet på additionell klimatfinansiering, men det har inte lett till att regeringen ändrat ståndpunkt.

## 15. Regeringen stöttade oljeutvinning i Arktis

Klimatförändringarna har medfört att åttio procent av havsisens volym i Arktis har försvunnit på trettio år. Trots att oljeutvinning leder till koldioxidutsläpp, som är orsaken till isavsmältningen, så tävlar nu oljebolagen om möjligheter att ta upp Arktis olja. Shell startade oljeutvinning år 2012 men har efter flera missöden avbrutit verksamheten. Det ryska energibolaget Gazprom började i slutet av 2013 utvinna olja i Arktis.

Enligt Greenpeace skulle de utvinningsbara oljereserverna i Arktis hav kunna ge upphov till utsläpp på 27 miljarder ton koldioxid. Detta är nästan lika mycket som hela världens totala årliga utsläpp. Oljeutvinning i Arktis är också mycket riskabelt eftersom miljön är känslig och ett oljeutsläpp skulle vara svårt att sanera. Greenpeace har låtit Sifo genomföra en undersökning som visar att 83 procent av svenskarna anser att Sverige ska arbeta för att stoppa oljeborrning i Arktis. Även de politiska partiernas miljöpolitiska talespersoner tillfrågades, och av dessa var det bara Moderaterna och Sverigedemokraterna som inte ansåg att Sverige bör verka för ett generellt förbud mot oljeborrning i Arktis.<sup>45</sup>

Sverige var ordförandeland i Arktiska rådet 2011–2013. Regeringen har, trots att man haft möjlighet, inte motsatt sig oljeutvinningen i Arktis under ordförandeskapsperioden. Carl Bildt har varken kritiserat de omfattande planerna på oljeutvinning eller initierat en diskussion om begränsningar av ny oljeborrning i regionen. Greenpeace Sifoundersökning visar att den av Sverige förda politiken i Arktiska rådet inte har stöd hos allmänheten.

---

44 Petter Lydén, Diakonia

45 Greenpeace. Undersökning om vad Sveriges riksdag och svenska folket anser om oljeborrning i Arktis. 2013. <http://www.greenpeace.org/sweden/Global/sweden/Arktis/Dokument/GREENPEACE%20UNDERS%C3%96KNING%20KLAR.pdf> (Hämtad 2014-03-13)



## 16. Regeringen säger sin egen myndighets förslag för minskad köttkonsumtion

Enligt en rapport från FN:s livsmedels- och jordbruksorganisation (FAO) från 2006 stod köttkonsumtionen då för nästan 18 procent av de totala utsläppen av växthusgaser i världen.<sup>46</sup>

Köttkonsumtionen stiger kontinuerligt både i Sverige och i världen. Den svenska konsumtionen av kött per person och år har ökat med 34 procent mellan 1980 och 2012. Enligt Jordbruksverkets prognoser för 2013 är detta år mer kött än någonsin tidigare, trots diskussionerna om köttkonsumtionens klimatpåverkan.<sup>47</sup>

Jordbruksverket har föreslagit en köttskatt som ett möjligt styrmedel för att få ned den ohållbara köttkonsumtionen, men det har regeringen sagt nej till. Regeringen har inte heller på något annat sätt drivit frågan om minskad köttkonsumtion.

## 17. Regeringen har slopat skatten på handelsgödsel

År 2010 togs skatten på handelsgödsel bort. Den hade funnits sedan 1995 och pengarna från skatten återfördes till jordbruket, bland annat till informations- och utvecklingsinsatser för att främja ett hållbart jordbruk. Skatten infördes främst för att minska kvävebelastningen men enligt Jordbruksverket kan skatten också minska mineralgödselanvändningen vilket har positiva effekter för klimatet.

Användning av mineralgödsel ger upphov till utsläpp av växthusgaser både vid gödseltillverkning (koldioxid och lustgas) och vid kväveomsättning i marken (lustgas). Eftersom Sverige importerar det mesta av sin mineralgödsel sker produktionsutsläppen framför allt i andra länder. Sammanlagt beräknades utsläppen av växthusgasen lustgas från jordbruksmark år 2010 vara 4,4 miljoner ton, av de drygt 10 miljoner ton växthusgaser som hela jordbrukssektorn står för.<sup>48</sup> Utsläppen av lustgas har minskat från 1990 till mitten av 2000-talet men de senaste åren har utsläppsminskningen stannat av.<sup>49</sup>

Jordbruksverket redovisar i rapporten *Ett klimatvänligt jordbruk 2050* en beräkning av vilken effekt den borttagna skatten på handelsgödsel kan tänkas ha på utsläppen. Lustgasutsläppen från jordbruksmarken, tillsammans med de indirekta utsläppen från läckage till luft och vatten och koldioxid- och lustgasutsläpp vid tillverkning beräknas öka med i storleksordningen 70 000 ton koldioxidekvivalenter per år.<sup>50</sup>

Borttagandet av skatten fick kritik både från miljörelsen, oppositionen och myndigheter som Jordbruksverket och Kemikalieinspektionen. I Naturvårdsverkets kartläggning av potentiellt miljöskadliga subventioner räknas borttagandet av skatten som en subvention.

---

46 FAO. Livestocks long shadow: environmental issues and options. Rom: FAO, 2006

47 Jordbruksverket. Köttkonsumtionen. 2014. <http://www.jordbruksverket.se/amnesomraden/konsument/livsmedelskonsumtion/kottkonsumtionen.4.465e4964142dbfe44705198.html> (Hämtad 2014-03-13)

48 Jordbruksverket. Ett klimatvänligt jordbruk 2050. Rapport 2012:35, Jönköping: Jordbruksverket, 2012

49 Jordbruksverket. Statistik från jordbruksverket. [http://www.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/Amnesomraden/Statistik%20C%20fakta/Annan%20statistik/Statistikrapport/Statistikrapport2013\\_7/201307%20webb.\\_tabeller2.htm](http://www.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/Amnesomraden/Statistik%20C%20fakta/Annan%20statistik/Statistikrapport/Statistikrapport2013_7/201307%20webb._tabeller2.htm) (Hämtad 2014-03-13)

50 Jordbruksverket. Ett klimatvänligt jordbruk 2050. Rapport 2012:35, Jönköping: Jordbruksverket, 2012

## 18. Regeringen stödjer inte utbyggnaden av solenergi och havsbaserad vindkraft

Det finns en stor potential för utbyggnad av solenergi i Sverige, men utvecklingen har varit blygsam i jämförelse med många andra länder. Solkraft är i dagsläget betydligt dyrare att producera än konventionell el och det krävs andra stödformer än elcertifikatsystemet för att göra solkraften marknadskraftig. Det finns ett investeringsstöd för solceller, men det är underfinansierat, vilket har inneburit långa handläggningstider och att de som ansöker inte vet om de kommer att få något stöd. Det skapar en osäkerhet som inte gynnar utvecklingen. När det gäller solvärme togs det stödet bort helt och hållet från och med 2012 vilket har lett till att marknaden för solpaneler har halverats.<sup>51</sup>

Nettodebitering av egenproducerad el har länge efterfrågats i Sverige eftersom det så tydligt gynnat solcellsmarknaden när det införts i andra länder. Regeringen har valt att låta utreda frågan om nettodebitering tre gånger. Nu har man landat i ett lagförslag om skattereduktion för mikroproducerad el som ska träda i kraft i juli 2014. Det kommer att ge en lägre ekonomisk stimulans än vad en nettodebitering inneburit samtidigt som det blir krångligare att administrera.

Tyskland och England satsar stort på havsbaserad vindkraft och utbyggnaden sker snabbt. I Sverige finns det också en stor potential, men trots att vi sett en stark utveckling av den landbaserade vindkraften så byggs det inte nya vindkraftparker till havs. Ett antal projekt har redan bygglov och skulle kunna börja byggas direkt med rätt ekonomiska förutsättningar. Den havsbaserade vindkraften är dyrare att bygga än den landbaserade och det krävs särskilda stödsystem och åtgärder när det gäller nätanslutningar. Tyskland, Danmark och Storbritannien har redan etablerade stödsystem för havsbaserad vindkraft. Regeringen har dock inte visat något intresse för att se till att vi får en utbyggnad av havsbaserad vindkraft i Sverige.<sup>52</sup>

---

51 Lars Andrn, Svensk Solenergi

52 Ola Carlsson, Chalmers

## SAMMANFATTANDE SLUTSATSER

Den svenska regeringen säger att man vill vara ledande i klimatarbetet men vår sammanställning visar snarast på stor ovilja att fatta de beslut som krävs för att nå klimatmålen, både nationellt och internationellt. Trots att vi inte tagit med siffror vad gäller utsläpp från alla de granskade områdena, visar vår sammanställning att regeringens agerande lett till höjda växthusgasutsläpp om minst 2,5 miljoner ton i Sverige under de två senaste mandatperioderna. Detta motsvarar nästan hälften av Sveriges årliga utsläpp. Om vi även räknar med de beslut som påverkar de globala utsläppen, t ex regeringens agerande i Vattenfall och via EU:s handel med utsläppsrätter samt AP-fonderna, är utsläppen av växthusgaser mångdubbelt större.

En sammanställning av åtta områden i vår granskning (Tabell 1) visar att regeringens agerande i klimatpolitiken de senaste två mandatperioderna lett till höjda utsläpp av växthusgaser motsvarande: minst 2,5 miljoner ton i Sverige, minst 1500 miljoner ton utanför Sverige och minst 325 miljoner i framtida utsläpp. Endast åtta av arton områden i rapporten har beräknats då det saknas tillförlitliga data över utsläppsmängder för de resterande områdena.

Tabell 1: Klimatutsläpp under Alliansregeringen

Utsläpp i ton CO <sub>2</sub> (koldioxidkvivalenter)	I Sverige	Utanför Sverige
1. Regeringen genomför inte föreslagna åtgärder från sina egna klimatutredningar	> 4 miljoner ton CO <sub>2</sub> per år (Totalt 24 miljoner ton sedan 2008). <sup>1</sup>	
2. Moderaterna var med och stoppade förslaget om att skärpa EU:s handel med utsläppsrätter		900 miljoner ton CO <sub>2</sub> <sup>2</sup>
3. Regeringen sålde Sveriges överskott av utsläppsrätter		1,3 miljoner ton CO <sub>2</sub> <sup>3</sup>
4. Regeringen har slopat koldioxidskatten för kraftvärme i industrin	> 1 miljon ton CO <sub>2</sub> per år (sedan 2013). <sup>4</sup>	
5. Regeringen godkänner byggandet av Förbifart Stockholm	> 130 000 ton CO <sub>2</sub> per år (framtida utsläpp). <sup>5</sup>	
6. Regeringen tillåter Vattenfalls investeringar i fossil energi		> 85 miljoner ton CO <sub>2</sub> per år (Totalt minst 680 miljoner ton CO <sub>2</sub> sedan 2006). <sup>6</sup>
7. Regeringen låter de statliga pensionsfonderna investera i världens största oljebolag		> 325 miljoner ton CO <sub>2</sub> (framtida utsläpp). <sup>7</sup>
8. Regeringen har slopat skatten på handelsgödsel	70 000 ton CO <sub>2</sub> per år (totalt 210 000 ton CO <sub>2</sub> sedan 2010). <sup>8</sup>	
<b>Totalt under Alliansregeringen</b>	<b>&gt; 25,2 miljoner ton CO<sub>2</sub></b>	<b>&gt; 1500 miljoner ton CO<sub>2</sub></b>

1 SOU 2008:24. Klimatberedningen. Svensk klimatpolitik: betänkande av klimatberedningen. Stockholm: Fritzes

2 Energimyndigheten: Utvecklingen på utsläppsrättsmarknaden 2013. ER 2013:29

3 Riksdagen: Riksdagen. Klimat för pengarna? Granskningar inom klimatområdet 2009–2013. RiR 2013:19. Stockholm: Riksdagen, 2013

4 Axelsson, E. Johnsson, J. Unger, T. Fjärrvärmesektorns påverkan av slopad koldioxidskatt. Profu i Göteborg AB, Göteborg: Profu, 2012

5 Naturvårdsverket. Förbifart Stockholm - inte förenligt med miljöbalken. 2013. <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Rattsinformation/Rattsfall/vagar/Forbifart-Stockholm/> (Hämtad 2014-03-13)

6 Vattenfall. Energimarknad I förändring: årsredovisning inklusive hållbarhetsredovisning. Solna: Vattenfall AB, 2013

7 WWF. Fossilbubblan och de svenska pensionsfonderna. Faktablad 2013-11-04

8 Jordbruksverket. Ett klimatvänligt jordbruk 2050. Rapport 2012:35, Jönköping: Jordbruksverket, 2012

I klimatpropositionen från 2009 framgår regeringens ambitionsnivå för klimatpolitiken. Det regeringen är beredd att bidra med är utsläppsminskningar om cirka 2 miljoner ton, resten av utsläppsminskningarna som planeras fram till 2020 är följderna av redan fattade beslut. De åtgärder man presenterar som nya styrmedel i propositionen är till övervägande del olika varianter av höjd koldioxidskatt. Regeringen förordar generella styrmedel som koldioxidskatt och utsläppshandel, men även när det gäller att använda dessa styrmedel på ett effektivt sätt har regeringen misslyckats. Koldioxidskatten för värmeverk tas bort under 2014 trots varningar från Energimyndigheten. Utsläppshandeln fungerar inte i dag eftersom det finns ett överskott av utsläppsrätter, men när möjlighet gavs att strama upp systemet röstade moderaterna i EU-parlamentet nej till det. Dessutom sålde regeringen det egna överskottet av utsläppsrätter när man kunde annullerat det och därmed bidragit till ett effektivare system och minskade utsläpp.

Regeringen talar ändå om att man bedriver en framgångsrik klimatpolitik. Man hänvisar då bland annat till utbyggnaden av vindkraft och till ökningen av andelen förnybara bränslen i transportsektorn. Att utbyggnaden av landbaserad vindkraft tagit fart de senaste åren är bra, men det finns inget skäl att nöja sig med det när det också finns stora potentialer i solenergi och havsbaserad vindkraft. Att en större del av bränslet som används i transportsektorn är förnybart är också positivt, men knappast något som gör regeringens klimatpolitik framgångsrik. Fortfarande utgörs 94 procent av fordonsflottan av bensin- och dieslbilar, och det är en lång väg kvar till en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Enligt Trafikverket krävs det dessutom, förutom en utveckling av fordon och bränslen, minskad vägtrafik för att nå klimatmålen. Det är något som regeringen inte planerar för, i stället arbetar man med ett underlag till en ny transportplan utan att räkna på vilka konsekvenser planen kommer att få för utsläppen av växthusgaser. Det innebär att regeringen planerar för att bygga infrastruktur som låser in oss i ett ohållbart trafiksystem, något som påverkar utsläppen långt in i framtiden.

Regeringen framhåller vikten av internationellt samarbete och klimatförhandlingar, men regeringen har inte varit pådrivande när det gäller att sätta upp mer ambitiösa mål för EU:s klimatarbete. I stället har man ställt sig utanför när andra EU-länder tagit initiativ för att driva på och låtit bli att uttala sig om EU-kommissionens förslag till nya klimatmål.

När regeringen sätter upp egna klimatmål vill man gärna ha möjlighet att tillgodoräkna sig insatser i andra länder som egna utsläppsminskningar. Tekniköverföring, anpassningsåtgärder och andra insatser i utvecklingsländer är helt nödvändiga, men regeringens uttalade vilja till sådana insatser har inte inneburit att de hållit ingångna avtal om klimatfinansiering till utvecklingsländerna. Trots att man hävdar att avtalen hållits, är det ett faktum att pengarna tagits från den ordinarie biståndsbudgeten.

Talet om ledarskap i klimatfrågan kan inte uppfattas som annat än tomma ord som saknar grund i regeringens faktiska politik. Sverige lämnar därmed över ansvaret att lösa klimatkrisen till andra länder och kommande generationer.

## KÄLLOR

### Skriftliga källor

Anderson, Kevin. Klimatförändring bortom farlighetens gräns: brutala siffror och skört hopp. Cogito, What Next Forum, 2012

Axelsson, E. Johnsson, J. Unger, T. Fjärrvärmesektorns påverkan av slopad koldioxidskatt. Profu i Göteborg AB, Göteborg: Profu, 2012

Centerpartiet. Miljö och grön omställning: slutprotokoll. Centerns partistämma 2013

Faktapromemoria 2012/13: FPM 110 Grönbok om ett klimat- och energiramverk till 2030. Stockholm: Regeringskansliet

Finnveden, Göran. Förbifart blir återvändsgränd. Svenska Dagbladet. 2007-07-23. [http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/forbifart-blir-atervandsgrand\\_247617.svd](http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/forbifart-blir-atervandsgrand_247617.svd) (Hämtad 2014-03-13)

FAO. Livestocks long shadow: environmental issues and options. Rom: FAO, 2006

Greenpeace. Undersökning om vad Sveriges riksdag och svenska folket anser om oljeborrning i Arktis. 2013. <http://www.greenpeace.org/sweden/Global/sweden/Arktis/Dokument/GREENPEACE%20UNDERS%C3%96KNING%20KLAR.pdf> (Hämtad 2014-03-13)

IPCC. Summary for Policymakers. In: Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge, United Kingdom and New York, USA: Cambridge University Press, 2013

Jordbruksverket. Ett klimatvänligt jordbruk 2050. Rapport 2012:35, Jönköping: Jordbruksverket, 2012

Miljöpartiet de gröna. Fem förlorade år: så skrotades klimatberedningens förslag. Stockholm: Miljöpartiet de Gröna, 2013

Naturvårdsverket. Underlag till en svensk färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Rapport 66487. Stockholm: Naturvårdsverket, 2012

Naturvårdsverket; Energimyndigheten. EU:s system för handel med utsläppsrätter efter 2012

Naturvårdsverket. Yttrande över vissa skattefrågor inför budgetpropositionen 2013. Yttrande 2012-05-08. NV-04050-12. Stockholm: Naturvårdsverket

Naturvårdsverket. Potentiellt miljöskadliga subventioner: förstudie från 2005 - uppdaterad 2011. Rapport 6455. Stockholm: Naturvårdsverket, 2012

Naturvårdsverket. Report for Sweden on assessment of projected progress. Stockholm: Naturvårdsverket, 2013

PM. 2013:645. Förbifart Stockholm: kostnader. Stockholm: Riksdagens utredningstjänst

Protokoll 2013/14:19. Riksdagens protokoll 2013/14:19 Fredagen den 25 oktober.  
Stockholm: Sveriges Riksdag

Riksrevisionen. Klimat för pengarna? Granskningar inom klimatområdet 2009–2013.  
RiR 2013:19. Stockholm: Riksrevisionen, 2013

Riksrevisionen. Utsläppshandel för att begränsa klimatförändringen – fungerar det?  
RiR 2012:27. Stockholm: Riksrevisionen, 2012

SCB. Bränslen: leveranser och förbrukning av bränsle tredje kvartalet 2013. Statistiska meddelanden. EN 31 SM 1304. Örebro: Statistiska Centralbyrån, 2013

SOU 2008:24. Klimatberedningen. Svensk klimatpolitik: betänkande av klimatberedningen. Stockholm: Fritzes

SOU 2008:110. Energieffektiviseringsutredningen. Vägen till ett energieffektivare Sverige: slutbetänkande av energieffektiviseringsutredningen. Stockholm: Fritzes

Trafikverket. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025: remissversion 2013-06-14. TRV 2012/38626. Borlänge: Trafikverket, 2013

Trafikverket. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025: underlagsrapport – miljökonsekvensbeskrivning. TRV 2012/38626. Borlänge: Trafikverket, 2012

Trafikverket. Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder: förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050. Sammanfattning huvudrapport. 2012:101. Borlänge: Trafikverket, 2012

UD. Fast start för klimat: vad är "additionellt". Internt dokument

Vattenfall. Energimarknad I förändring: årsredovisning inklusive hållbarhetsredovisning. Solna: Vattenfall AB, 2013

WWF. Fossilbubblan och de svenska pensionsfonderna. Faktablad 2013-11-04

### **Internetkällor**

Carbontracker. Unburnable carbon 2013: Wasted capital and stranded assets. <http://www.carbontracker.org/wastedcapital> (Hämtad 2014-03-13)

Ekonomifakta. Användning av fossila bränslen per sektor. <http://www.ekonomifakta.se/sv/Fakta/Energi/Energibalans-i-Sverige/Anvandning-av-fossila-branslen/?from2624=&to2624=&columns2624=,1,3,3>, (Hämtad 2014-03-13)

Germanwatch. The Climate Change Performance Index 2014. <https://germanwatch.org/en/7677> (Hämtad 2014-03-13).

Jordbruksverket. Köttkonsumtionen. 2014. <http://www.jordbruksverket.se/amnesomraden/konsument/livsmedelskonsumtion/kottkonsumtionen.4.465e4964142dbfe44705198.html> (Hämtad 2014-03-13)

Jordbruksverket. Statistik från jordbruksverket. [http://www.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/Amnesomraden/Statistik%2C%20fakta/Annan%20statistik/Statistikrapport/Statistikrapport2013\\_7/201307%20webb.\\_tabeller2.htm](http://www.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/Amnesomraden/Statistik%2C%20fakta/Annan%20statistik/Statistikrapport/Statistikrapport2013_7/201307%20webb._tabeller2.htm) (Hämtad 2014-03-13)

Naturskyddsföreningen. Väljarna vill ha flygskatt och avdrag efter resans längd. <http://www.naturskyddsforeningen.se/nyheter/svar-pa-manga-fragor-om-vindkraft> (2014-03-13)

Naturvårdsverket. Förbifart Stockholm – inte förenligt med miljöbalken. 2013. <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Rattsinformation/Rattsfall/vagar/Forbifart-Stockholm/> (Hämtad 2014-03-13)

Naturvårdsverket. Utsläpp av växthusgaser från svensk konsumtion. 2013. <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser--utslapp-av-svensk-konsumtion/> (Hämtad 2014-03-19)

Regeringskansliet. Genomförande av energieffektiviseringsdirektivet i Sverige. 2014. <http://www.regeringen.se/sb/d/18263/a/233650> (Hämtad 2014-03-13)

Regeringskansliet. Ny klimatpolitik i fokus. 2014. <http://www.regeringen.se/sb/d/6745/a/234985> (Hämtad 2014-03-19)

Jonas Sjöstedts replik till Annie Lööf 140115. Youtube. 2014. [https://www.youtube.com/watch?v=\\_x58ZN9sM8w&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=_x58ZN9sM8w&feature=youtu.be) (Hämtad 2014-03-13)

Trafikverket. Transportsektorns utsläpp. 2013. <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Klimat/Transportsektorns-utslapp/> (Hämtad 2014-03-13)

Trafikverket. Konsekvenser av vägförslagen Förbifart Stockholm och diagonal Ulvsunda. [http://www.trafikverket.se/PageFiles/18039/Vagutredning\\_del6\\_f%C3%B6rbifart\\_Stockholm.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/18039/Vagutredning_del6_f%C3%B6rbifart_Stockholm.pdf) (Hämtad 2014-03-13)

Vattenfall. Kol. 2013. <http://corporate.vattenfall.se/om-oss/var-verksamhet/var-elproduktion/kol/> (Hämtad 2014-03-13)

Worldwatch Institute. Phasing Out Fossil Fuel Subsidies. <http://vitalsigns.worldwatch.org/vs-trend/phasing-out-fossil-fuel-subsidies> (Hämtad 2014-03-13)

### **Personlig kommunikation**

Anna-Karin Cederblad, Miljödepartementet  
Maria Lindholm, Naturvårdsverket  
Thomas Chicote, Naturvårdsverket  
Markus Fischer, Vattenfall  
Evin Khaffaf, Regeringskansliet  
Petter Lydén, Diakonia  
Lars Andrén, Svensk Solenergi  
Ola Carlsson, Chalmers