

Till:

Klimat- och näringslivsdepartementet

[registrator@regeringskansliet.se](mailto:registrator@regeringskansliet.se)

Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari samt

Riksdagspartiernas klimatpolitiska talespersoner

**Inspel till rapporten *Sveriges klimatstrategi. 46 förslag för klimatomställningen i ljuset av Fit for 55 (KN2023/03828)***

Naturskyddsföreningen i Stockholms län vill gärna ta möjligheten att göra ett inspel till rapporten *Sveriges klimatstrategi. 46 förslag för klimatomställningen i ljuset av Fit for 55 (KN2023/03828)*. Inspelet har formulerats av länsförbundets Klimatgrupp, som är en grupp inom Naturskyddsföreningen som samlar klimatengagerade personer i hela länet. Gruppen verkar för att skapa förståelse för klimatuppvärmningen, och för att uppmana politik och samhälle till aktiv handling för att stoppa denna.

Vi ansluter oss till den övergripande kritik av rapporten som redan framförts av Naturskyddsföreningen. Vi vill dock gärna komplettera den övergripande kritiken genom att belysa ett antal konkreta punkter i rapporten som vi finner problematiska. Nedan går vi igenom punkterna en efter en.

1. Rapporten framhåller att systemet för att minska utsläppen bör konstrueras så att utsläppssnål produktion stimuleras, samt att minskad produktion är en negativ bieffekt som i möjligaste mån bör undvikas, varför en generell konsumtionsskatt på jordbruksprodukter, till exempel en köttskatt, anses vara fel väg att gå (se förslag 10).

Vi ställer oss skarpt kritiska till denna uppfattning och anser att utredningen lägger ensidig fokus på att ekonomiska styrmedel ska leda till en emissionsfri produktion av varor, utan att ta hänsyn till det faktum att vissa varor alltid kommer ha lägre klimatavtryck än andra, oavsett produktionssätt. Även om foder till nötboskap optimeras för att reducera djurens metanutsläpp, kommer nötkött fortfarande ha ett flerdubbelt högre klimatavtryck än de allra flesta grödor. Ekonomiska styrmedel bör därför även tillämpas för att skifta konsumtionsmönster från varor med högt klimatavtryck till sådana med lägre klimatavtryck.

2. I rapporten föreslås att det bör skapas goda förutsättningar för konkurrenskraftig produktion av biobränsle och e-bränsle i Sverige (se förslag 15).

Vi stödjer fortsatt forskning inom e-bränslen. E-bränslen är dock en framtidsteknologi, och vi anser att produktion av e-bränslen i nuläget inte är en rimlig väg att gå för att klara klimatomställningen. Detta eftersom ett fordon som drivs av e-bränsle med nuvarande

teknologi kräver 5 gånger så mycket energi som ett batteridrivet fordon per kilometer<sup>1</sup>. Detta på grund av de stora förlusterna i produktionen av e-bränsle. Att bygga infrastruktur för framställning av e-bränsle samt att parallellt till laddinfrastruktur upprätthålla en infrastruktur av tankställen för e-bränsle kommer således bli väldigt dyrt och ineffektivt. Finansiella medel bör istället gå till investeringar i effektivare emissionsfria transportmedel, såsom järnvägen.

3. I rapporten föreslås att utsläppsmålet inom transportsektorn ska ersättas med ett elektrifieringsmål. Vidare framhålls att det huvudsakliga transportarbetet i Sverige, särskilt vad gäller persontransporter, under överskådlig framtid kommer att ske på vägar. Således betonar rapporten att samhället måste skapa goda förutsättningar för en elektrifiering av vägtransporterna (se förslag 6 samt 30).

Vi instämmer i att det behövs skapas goda förutsättningar för elektrifiering av vägtransporterna. Emellertid är det helt centralt med ett skarpt utsläppsmål inom trafiksektorn, som i första hand syftar till en kraftig reduktion av motortrafiken på våra vägar genom mer och bättre kollektivtrafik samt förflyttning av vägtransporter till järnvägen.

Enbart elektrifiering räcker inte till, då en elbil också ger upphov till stora mängder emissioner. Dessa emissioner uppstår till största del i och med tillverkningen av bilen, tillfaller alltså industrin, varför vi visserligen kan nå EU:s krav för ESR med enbart elektrifiering. Men, förutsatt att tillverkningen sker inom EU eller att ett effektivt system för att förhindra emissionsläckage finns på plats, så måste tillverkarna istället köpa emissionsrätter.

Med ett utsläpp om ca 14 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter för produktionen av en elbil<sup>2</sup> kräver elektrifiering av Sveriges drygt 4 miljoner rena fossilbilar<sup>3</sup> inköp av knappt 60 miljoner utsläppsrätter. Med ett pris på ca 1.000 kronor per utsläppsrätt, i enlighet med det som skrivs i rapporten, hamnar prislappen på knappt 60 miljarder kronor. Om dessutom många andra EU-länder väljer att samtidigt elektrifiera stora delar av sina fordonsflottor, är det osannolikt att de totalt utgivna utsläppsrätterna inom ETS1 på 1,4 miljarder för år 2025 enligt rapporten kommer räcka till, och kommer de att räcka till så måste vi räkna med ett betydligt högre pris än 1.000 kronor, orsakat av den höga efterfrågan. Priset skulle alltså sammanlagt kunna bli flera hundratals miljarder kronor, endast för emissionerna i produktionen. Ett pris som mycket väl skulle kunna överträffa de uppskattade kostnaderna för bygget av nya stambanor för höghastighetståg<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Bieker, 2021, A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars, ICCT Whitepaper

<sup>2</sup> Agora Verkehrswende (2019): Klimabilanz von Elektroautos. Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial

<sup>3</sup> Trafikanalys, 2023

<sup>4</sup> Trafikverket, Nya stambanor Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Om vi räknar med att en elbil i bästa fall producerar ca 70 % mindre emissioner än en fossilbil efter 20,000 mils<sup>5</sup> körsträcka, som det tar den genomsnittliga personbilen i Sverige 18 år att nå<sup>6</sup>, så kommer det dessutom ta årtal för denna jättelika investering att bli lönsam. De kostnader som beskrivs ovan kommer eventuellt kunna mildras något av utsläppshandelns förmåga att minska emissionerna inom elbilsproduktionen, samt förmåga att höja CO<sub>2</sub>-inlagringen, men som sägs i rapporten är ekonomin rätt så oflexibel på kort sikt, varför vi inte borde förvänta oss för stora effekter här. Den enda rimliga slutsatsen blir alltså att motortrafiken på våra vägar måste minska. Detta måste ske genom utbyggnad av kollektivtrafiken på alla ställen där denna kan ersätta bilismen. Framförallt krävs stora investeringar i järnvägsnätet för att förflytta både person- och godstransporter från vägarna till järnvägen.

4. I rapporten kritiserar den fasta elskatten per kWh, eftersom den motverkar ett effektivt utnyttjande av tillgänglig effekt och kan minska incitament för elektrifiering. Det föreslås att elskatten helt slopas (se förslag 32).

Vi uppskattar att utredningen tar upp problemet med den fasta elskatten per kWh. Denna form av skatt leder mycket riktigt till ett ineffektivt utnyttjande av tillgänglig effekt. Att helt slopa elskatten kan dock bli ett hinder för energieffektiviseringen, då det finns mindre incitament att sänka sin elförbrukning. Dessutom kan det leda till en ökning av onödig elkonsumention. Bättre vore en elskatt som är proportionerlig till det rådande elpriset. För att förhindra att en sådan skatt leder till mindre investeringar i utbyggnad av förnybar energi, kan inkomsterna från denna skatt användas till att subventionera utbyggnad av förnybar energi.

5. Rapporten uppmanar till att bygga tillräcklig transportkapacitet för att möjliggöra omställningen och utvecklingen av Sveriges basindustri (se förslag 31).

Vi instämmer i denna uppmaning, anser dock att den behöver konkretiseras med tydliga åtgärder. För att förverkliga detta förslag på ett hållbart sätt krävs en utbyggnad av järnvägssystemet, så att en större del av de långväga godstransporterna sker på järnväg.

---

2022 – 2033

<sup>5</sup> Agora Verkehrswende (2019): Klimabilanz von Elektroautos. Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial

<sup>6</sup> Körsträckor 2021 (Trafikanalys Statistik 2022:11)

Avslutningsvis vill vi gärna uttrycka vår förhoppning om att regeringen i sitt framtida klimatarbete kommer ta hänsyn till vår kritik. Dessutom hoppas vi att regeringen framöver kommer ge klimatpolitiken det utrymme den måste ha för att kommande generationer ska kunna få minst lika goda förutsättningar att leva som vi har fått.

Lena Vängstam, ordförande  
Naturskyddsföreningen Stockholms län  
Lillåvägen 44  
128 45 Bagarmossen  
0701-730092  
[lena.vangstam@naturskyddsforeningen.se](mailto:lena.vangstam@naturskyddsforeningen.se)



**Naturskyddsföreningen**  
Stockholms län