



# ”Missriktad klimatkritik mot budgeten”



Foto: Emma-Sofia Olsson, Lisa Arfwidson

Inget tyder på att ett behållande av elbilssubventionerna och reduktionsplikten skulle vara bra för klimatet. Det skriver John Hassler, professor i nationalekonomi.

Publicerad 2022-11-21

## DEBATT | KLIMATPOLITIK

Det här är en argumenterande text med syfte att påverka. Åsikterna som uttrycks är skribentens egna.

**Den nya regeringens** åtgärder på klimatområdet har kritiserats häftigt. Klimatet sägs vara budgetens stora förlorare. Kritiken har särskilt riktats mot borttagna subventioner av elbilar i det så kallade bonus malus-systemet och att reduktionsplikten, den tvångsmässiga inblandningen av biobränsle i bensin och diesel sänks till E10-nivån

inriktningen av budgetåtgärder i bilsektorn och diesel, såväl som EU-nytt från år 2024.

Det är uppenbart att Kristerssons regering har mycket att bevisa på klimatområdet och att inte mycket konstruktiv klimatpolitik syns i årets budget. Kritiken mot det som tas bort är dock missriktad. Inget tyder på att ett behållande av elbilssubventionerna och reduktionsplikten skulle vara bra för klimatet.

Enligt nuvarande EU-regler får den genomsnittliga utsläppintensiteten från nya bilar beräknad var för sig för varje bilmärke inte överstiga 95 gram koldioxid per kilometer. Utsläppstaket sänks över tid och når noll år 2035. Lite förenklat innebär dessa regler att andelen elbilar av alla bilar som säljs inom EU är bestämd av EU:s regler och når 100 procent år 2035. Fler sålda elbilar i Sverige leder därmed till färre sålda i andra länder. De svenska subventionerna ökar antalet elbilar i Sverige men inte i unionen som helhet.

Subventionerna gör det något enklare för bilfabrikanterna att hålla sig under utsläppstaket. De fungerar därför som ett finansiellt stöd från svenska skattebetalare till bilfabrikanterna, ett stöd som knappast behövs.

**Den svenska reduktionsplikten** är mycket dyr, kostnaden är i storleksordningen 25 miljarder per år. Samtidigt är det tveksamt om den överhuvudtaget har någon effekt på klimatet. Runt 90 procent av råvaran till det viktigaste biobränslet, HVO, importeras. Det importerade biobränslet skulle om det inte användes i Sverige i stället minska utsläppen i omvärlden. Det är bra för klimatet att hållbart biobränsle produceras, men det är inte efterfrågan som saknas. Tvärtom är denna hög och förväntas öka kraftigt. Svenska producenter av biobränsle borde kunna vara konkurrenskraftiga på den globala marknaden utan reduktionsplikten. Om inte får man fundera på vad det är som gör att de inte klarar att konkurrera utan den konstgjorda andning som den svenska reduktionsplikten utgör.

Sveriges egna klimatmål för 2030 innebär att vi måste minska utsläppen med minst 52 procent i förhållande till 2005 inom den del av ekonomin som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem EU ETS. De nya reglerna som håller på att införas på EU-nivå kommer att kräva utsläppsminskningar med 50 procent. Oavsett vad regeringen eller enskilda partier skulle kunna tänkas vilja finns alltså inte utrymme för någon minskning av ambitionerna på klimatområdet. Det är förstås bra, men nu behövs en diskussion om hur utsläppsmålen ska nås.

**Hittills har** den svenska klimatpolitikens inriktning varit att i stort sett alla utsläppsminskningar utanför EU ETS måste ske i transportsektorn. Det betyder att utsläppen av metan och andra växthusgaser från jord- och skogsbruk inte behöver minska och inte heller utsläppen av koldioxid från industri utanför EU ETS. Det är denna inriktning som tvingat fram dyra åtgärder som till exempel reduktionsplikten och bonus malus. Förutom att dessa åtgärder är

dyra och ineffektiva fungerar de heller inte som inspiration för andra länder. Det är helt uppenbart att andra länder inte kan följa det svenska exemplet med reduktionsplikt. Världens biobränsle skulle helt enkelt inte räcka och det som finns kommer att behövas till sådant som är betydligt svårare att elektrifiera än bilar.

Om vi i stället kunde utveckla system för att ge bönder incitament för att minska metanutsläppen och markägare att använda skog och mark för att öka upptaget av koldioxid skulle det kunna vara en stor och viktig inspirationskälla för andra länder. Här finns mycket lågt hängande frukt men ännu inte bra ekonomiska styrsystem. Samma sak gäller koldioxidinfångning. Min övertygelse är att det går att skapa system som kan utnyttja den stora potentialen utan att bönder och markägare drabbas av minskad lönsamhet. Klimatpolitiken måste skapa vinnare, inte förlorare, för att inte klimatomställningen ska förlora sin legitimitet. Det ensidiga svenska fokuset på transportsektorn har hittills hämmat en sådan utveckling.

**En avskaffad reduktionsplikt** ökar utsläppen av koldioxid inom Sveriges gränser. Även om utsläppen i världen nog inte ökar behöver vi hitta sätt att kompensera för de svenska utsläppsökningarna. EU:s regler innebär att Sverige tillhör den grupp av länder med tuffast krav på utsläppsminskningar. Fattigare länder som till exempel Rumänien och Bulgarien har mycket modesta krav på sig. Denna ojämna fördelning bygger på tanken att rika länder har större ekonomiska resurser att bekosta utsläppsminskningar. Däremot är den inte ett uttryck för att det skulle vara svårare att minska utsläppen i fattigare länder. Därför gör reglerna det möjligt för rikare länder att nå kraven genom att bekosta utsläppsminskningar i andra länder inom EU.

Kanske kommer dit visa sig nödvändigt att Sverige för att klara kraven till 2030 måste köpa utsläppskvoter från till exempel Bulgarien eller Rumänien. Detta kommer sannolikt inte att bli särskilt dyrt och det finns heller inget omoraliskt i det. Tvärtom är det just så som den europeiska klimatpolitiken är tänkt att fungera.

**Det är begripligt** att oppositionspolitiker tar varje tillfälle att kritisera regeringen. Vi forskare som bryr oss om klimatet ska förstås också kritisera sådant vi tycker är dåligt. Men vi bör också bidra med konstruktiva förslag om hur Sverige på bästa sätt ska bidra till att vi, EU och världen blir klimatneutrala senast 2050. Vi måste vara beredda att ompröva de medel vi använder för att nå målet om klimatneutralitet. Det gäller till exempel det svenska fokuset på transportsektorn och utsläpp inom Sveriges gränser. Sammantaget har bidraget från oss forskare till en sådan kritisk granskning hittills varit magert.

**John Hassler**

professor i nationalekonomi vid  
Stockholms universitet med fokus på  
klimatekonomi

Foto: Malin Hoelstad

Vill du debattera? [Klicka här för mer info.](#)

---

RELATERADE ÄMNINGAR

Klimatpolitik

**Schibsted**

SvD.se är en del av Schibsted. Schibsted är ansvarig för dina data på denna sida. [Läs mer här](#)