

Nedanstående artikel kommenteras av Toni:

### **Sluta subventionera klimathotande bränslen**

Först gör mp det till en regeringsfråga under förra regeringen – när regeringen tar beslutet och man ser den ekonomiska helheten med runda tal 50 miljarder kronor som satsas på ren och skär galenskap då gör (mp) tvärtom och angriper Alliansen som om dom hade ansvaret för galenskapen.

Har ni ingen skamkänsla alls mp + v ? Det är ni som genom ständiga ”hot” mot (s) drev igenom alla besluten. Se Fakta sist i debatt artikeln

De som trodde att miljörelsen var en gräsrotsrörelse, en folkrörelse, har misstagit sig. Dessa miljögruppers agenda utformas av mäktiga elitorganisationer.

Detta är en utskrift från Göteborgs-Posten.

### **Sluta subventionera klimathotande bränslen**

De statliga subventionerna till fossila bränslen måste upphöra. För Sveriges del handlar det om 45 miljarder per år, utslaget per person blir det 5 000 kronor. Att exempelvis ta bort reseavdraget och i stället få folk att åka kollektivt är ett klimatklokt sätt att spara skattemedel och förbättra miljön, skriver Peter Eriksson och Karin Svensson Smith.

Ett centralt initiativ som regeringen skulle kunna driva inom EU och FN är att avskaffa statliga subventioner till fossila bränslen senast 2010.

Redan innan EU:s utvidgning omfattade subventionerna 22 miljarder euro, framför allt till brytning av kol. EU bör sätta ett definitivt slutdatum för direkta subventioner av fossila bränslen och samtidigt föra över resurserna till investeringar i järnvägar och annan klimatklok teknik.

Ska Sverige få gehör för att ta bort bidragen till det som förstör klimatet måste emellertid sopas rent framför den egna dörren. I Sverige uppgår fossilsubventionerna till 45 miljarder kronor. Varje svensk, gammal som ung, bidrar alltså med cirka 5 000 kronor per år för att upprätthålla användningen av fossila drivmedel.

I spåren av ett nyvaknat globalt intresse för klimatfrågan pågår en diskussion om kostnaden för att undvika utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. I Stern-rapporten anges att kostnaden för att undvika klimatförändringar är mycket små jämfört med de kostnader som drabbar samhället genom en storskalig klimatförändring. Medan denna debatt fortsätter, förändras klimatet för varje dag som går. Trots klimatfrågans oerhörda vikt och behovet av snabba åtgärder, verkar debatten fastna i diskussioner om kostnader.

Trög skuta att vända

Vad som synes obegripligt, är att samhället samtidigt subventionerar sektorer samt strukturer som bidrar till klimatförändringen och att detta tillåts fortsätta. Vi som skattebetalare understödjer klimatifientliga produktions- och konsumtionsmönster genom bidrag, avdrag och andra stöd till verksamheter som gör vår användning av fossila bränslen större än vad den annars hade varit.

Fossilbränsleanvändningen är en mycket trög skuta som helt måste byta kurs eftersom det handlar om den energi som driver mycket av den globala ekonomin, dess industrier, transporter och uppvärmning. Synnerligen mäktiga intressen står bakom det oljeindustriella komplexet.

Stora subventioner inom EU

År 2004 kartlade EU:s miljömyndighet, European Environment Agency (EEA), subventioner till energisektorn inom EU. Man försökte fånga upp alla former av statligt stöd, men exkluderade externa miljökostnader. Studien visade att subventionerna till energisektorn i dessa länder uppgick till

29 miljarder euro under ett år.

Störst subventioner får brytning av kol, särskilt i Tyskland och Polen.

Kolbrytningen är mycket omfattande, länderna tillhör de största kolproducenterna i världen. Brytningen är emellertid internationellt sett dyr, både för att kolet ligger svårtillgängligt och för att lönerna är jämförelsevis höga. Att bryta ett ton kol i Tyskland kostar 165 euro medan världsmarknadspriset är 60 euro. Mellanskillnaden betalas av den tyska staten. Den tyska kolindustrin slukar 2,5 miljarder euro per år, 10 miljoner per dag, i statligt stöd. Sedan 1960 har den tyska staten betalat 150 miljarder euro i subventioner för kolproduktionen.

Samtidigt som detta pågår har EU-ländernas investeringar i forskning och utveckling av energieffektivisering minskat med 33 procent mellan 1990 och 2004, då de uppgick till mindre än 100 miljoner euro. Detta motsvarar pinsamt nog bara tio dagars tyskt stöd till kolbrytning.

Världsbanken påpekade i en rapport redan 1992 att utsläppen av koldioxid skulle minska med nio procent om priset på fossila bränslen i en handfull industrialiserade länder låg på (det dåvarande) världsmarknadspriset.

Vi anser att subventioner av fossila bränslen bör avvecklas före 2010.

Detta kräver en mängd politiska åtgärder på EU-nivå men mycket kan även göras nationellt eller bi- och multilateralt inom medlemsstaterna.

Situationen i Sverige är lik den i Europa i stort, undantaget subventionerna till produktion av kol. I en rapport till regeringen år

2004 kartlade Naturvårdsverket de miljöskaadliga subventionerna i Sverige. De subventioner där miljöskaadan främst berodde på användning av fossila bränslen uppgick till drygt 44 miljarder kronor per år. Närmare hälften av subventionerna, drygt 18 miljarder kronor, gällde transportsektorn. Rapporten var emellertid inte heltäckande och kunde inte sätta värden på alla stödformer. Riksdagens utredningstjänst (RUT) har på uppdrag av miljöpartiet fått ett kompletterande uppdrag och kan redovisa ytterligare cirka en miljard i stöd till transportsektorn. Lågt värde för höga utsläpp. De subventioner som har identifierats men inte kunnat värdesättas av Naturvårdsverket eller RUT är i första hand flygets skattebefrielse från bränsleskatter samt förmånen av fri eller subventionerad parkeringsplats. Flygbränslets skattebefrielse kan värderas till att motsvara den skatt som utgår på andra fordonsbränslen, till exempel 95-oktanig bensin, det vill säga cirka 6,3 kronor per liter bränsle.

Värdet av subventionen blir då cirka fem miljarder kronor per år och utsläppen mellan fem och tio miljoner ton koldioxid-ekvivalenter.

I första hand bör följande subventioner fasas ut eller klimatanpassas:

Flyget: sektorn har en skattebefrielse på cirka fem miljarder kronor per år i Sverige. Övriga subventioner, såsom upphandling av flygtrafik, driftbidrag till flygplatser, investeringsbidrag och kostnadstäckning uppgår till minst 232 miljoner kronor per år.

Reseavdraget: undersökningar visar att den del av avdraget som går till bilresor uppgår till cirka fem miljarder och att det huvudsakligen används av resenärer i storstäder, där det finns kollektivtrafik.

Industrins nedsättning för koldioxidskatt: Även denna skattesubvention uppgår till närmare fem miljarder kronor per år.

Den första och mest självklara åtgärd som bör vidtas mot klimatförändringarna är att sluta ge bidrag till de verksamheter som är orsak till klimathotet.

Peter Eriksson

språkrör (mp)

Karin Svensson Smith

riksdagsledamot trafikutskottet (mp)

## **FAKTA**

### **Fakta bränslesubventioner**

**Exempel på subventioner av fossila bränslen i Sverige som bör ses över:**

#### **Subvention Belopp, miljoner kronor**

**Avgiftsfri eller subventionerad parkering vid arbetsplatser - Förmånsbeskattning av tjänstebilar 1 405 Reseavdraget 2, 1 4 900-5 100 Energiskatt på diesel i motordrivna fordon 2 6 320 Energiskattebefrielse för bränsle inrikes sjöfart 2 590 Skattebefrielse för bränsle inrikes och utrikes luftfart 3 5 000 Upphandling av inrikes flygtrafik 2 76 Driftbidrag icke-statliga flygplatser 1 102 Investeringsbidrag flygplatser 1 54 Underskottstäckning kommunala flygplatser 1 - Skatt på el för gas-, värme-, vatten- och elförsörjning 2 160 Differentierad skatt på fossila bränslen för uppvärmning 2 300 Avdrag för energiskatt på bränsle till kraftvärmeverk 2 190 Återbetalning av energiskatt för fjärrvärme till industrin 2 260 Bränsleförbrukning inom industrin 2 1 250 Bränsleförbrukning inom växthus- och jordbruksnäringen 2 90 Elförbrukningen inom industrin 2 11 660 Elförbrukningen inom växthus- och jordbruksnäringen 2 380 Generell nedsättning av koldioxidskatt för industrin 2 4 710 Särskild nedsättning av koldioxidskatt för industrin 2 190 Återbetalning av koldioxidskatt för fjärrvärme till industrin 2 640 Koldioxidskattebefrielse för elproduktion 2 2 090 Koldioxidskattebefrielse för inrikes sjöfart 2 500 Nedsättning av koldioxidskatt på bränsle i kraftvärmeverk 2 1 310 Koldioxidskattebefrielse för torv 2 1 460 Skattebefrielse för internationell personbefordran 2 710 Transportbidrag 1 2 407-1 446 Nedsatt koldioxidskatt för växthus- och jordbruksnäringen 2 280 Nedsatt koldioxidskatt för diesel till arbetsmaskiner 2 850**

Totalt: 44 884-46 123

Källor: 1. Riksdagens utredningstjänst 2007, 2. Naturvårdsverket 2004, 3. Miljöpartiet