

“Det är trafiken, dumskalle!”

Med en blinkning till Donald Trumps gubbgång lyckades Isabella Lövin göra undertecknandet av en lagrådsremiss om ett klimatpolitiskt ramverk till en viral präriebrand som till och med megastjärnan [Miley Cyrus](#) hakade på. Bra jobbat!

Ramverket kan sägas bestå av fyra delar:

- en klimatlag, som egentligen bara tvingar framtida regeringar att regelbundet återkomma med förslag till riksdagen,
- en handfull nya tids- och siffersatta mål för utsläppsutvecklingen,
- ett löfte att Sverige på egen hand ska skärpa EUs klimatpolitik genom att annullera det utsläppsutrymme under EU-lagstiftningen som Sverige inte utnyttjar, samt
- ett nytt, oberoende klimatpolitiskt råd som ska granska hur politiken genomförs.

Viktigast långsiktigt är nog att förslaget bygger på en överenskommelse mellan sex av riksdagens åtta partier, och därför rimligen kan ligga fast oavsett vem som regerar.

Senast 2045 ska Sverige inte längre ha några nettoutsläpp av klimatgaser. Huvuddelen ska klaras genom lägre utsläpp, men förslaget öppnar för att kompensera svenska utsläpp genom internationellt godkända kompensationsåtgärder.

Kruxet är att regeringen och riksdagen bara styr över en del av utsläppen. Mer än en tredjedel av de svenska utsläppen sker från anläggningar som ingår i EUs utsläppshandel, ETS, och därmed spelar det faktiskt ingen roll för de totala utsläppen inom EU om ETS-utsläppen i Sverige ökar eller minskar. Utsläppsmålet för 2045 blir därmed på sätt och visst irrelevant.

Huvuddelen av utsläppen sker dock utanför utsläppshandeln och över dessa så kallade ”ESR-utsläpp” (från vägtrafik, småskalig uppvärmning, lätt industri och jordbruket) styr vi själva.

Enligt planen ska dessa utsläpp 2030 vara 63 och 2040 75 procent lägre än 1990. För att klara dessa mål ska man 2030 få tillgodoräkna sig högst 8 och 2040 högst 2 procentenheter från olika typer av kompensationsåtgärder inom och utanför EU.

Ovanpå detta lägger man ett mål att trafikens utsläpp 2030 ska vara 70 procent lägre än 2010 (ett tredje basår!).

Inom EU hanteras just nu ett förslag som skulle kräva att de svenska ESR-utsläppen 2005-2030 måste minska med 40 procent. Med lagrådsremissens förslag blir de svenska utsläppen 2021-2030 50-70 miljoner lägre än vad EU-lagstiftningen väntas kräva. Hela detta utsläppsutrymme skulle Sverige kunna sälja till andra EU-länder, men i lagrådsremissen sägs tvärtom att hela över prestationen ska annulleras. Konsekvensen blir att Sverige därmed skärper den samlade EU-politiken motsvarande 2-3 års svenska ESR-utsläpp. Detta är nog förslagets bästa och tuffaste besked.

Sorterar man och finräknar ytterligare framgår att nästa hela utsläppsminskningen läggs på trafiken. Om 70 procentsmålet för trafiken klaras, så är nästan hela 2030-målet i hamn, oavsett vad som sker i övrigt.

Regeringens handlingsalternativ för att lyckas med detta är få. Fler elbilar påverkar inte utsläppen från befintliga fordon, i takt med att den globala klimatpolitiken skärps lär oljepriset falla vilket försvårar politiken, och möjligheten att med skatterabatter gynna biodrivmedel stängs sannolikt redan vid utgången av 2018 då nuvarande svenska dispenser från EUs energiskattedirektiv löper ut.

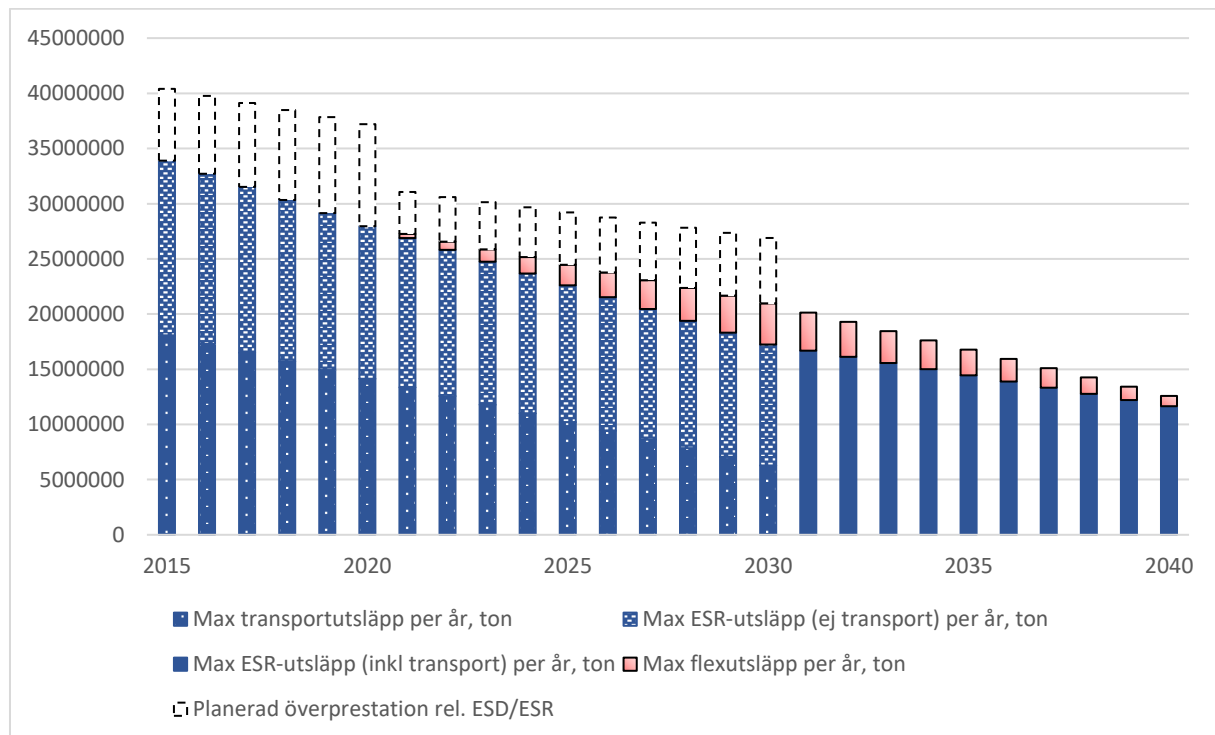
Det som återstår är att genom någon form av kvot- eller reduktionsplikt successivt begränsa oljebolagens möjligheter att sälja fossila drivmedel. Regeringen är nog piskad att få en sådan lösning på plats senast under 2018, vilket betyder att förslaget måste presenteras redan inom några månader.

Tekniskt är det nog inte så svårt att fixa det hela. De verkliga utmaningen lär istället bli att hantera de regional- och fördelningspolitiska effekterna av dyrare drivmedel.

Fokus är dock identifierat: It's the traffic, stupid!

Magnus Nilsson, miljökonsult, författare till "[Uppdatera klimatpolitiken](#)" Arena Idé 2014, aktiv i (S)

"DET ÄR TRAFIKEN, DUMSKALLE!"



FÖRKLARING TILL DIAGRAMMET

I figuren kombineras de mål för de svenska växthusgasutsläppen som slås fast i a/ det klimatpolitiska ramverket med b/ det förslag till ny ansvarsfördelningsförordning (ESR) som EU-kommissionen presenterade i juli 2016. I det klimatpolitiska ramverket finns dels generella utsläppsmål för den svenska ESR-sektorn 2030 resp. 2040, dels ett speciellt delmål för trafiken 2030 (som ingår i det övergripande målet).

EUs krav fram till 2030 är hela staplarna fram till 2030. De färgade delarna av staplarna är de nationella målen. De ytor som är omgivna av streckad linje illustrerar den överprestation relativt EU-reglerna som Sverige planerar att annullera.

De blåtonade delarna av staplarna illustrerar hur stora nettoutsläpp utanför utsläppshandeln som det klimatpolitiska ramverket tillåter. Fram till 2030 finns ett särskilt mål för transporterna – de glest vitprickade staplarna illustrerar hur stort detta är. De tätare vitprickiga staplarna illustrerar hur stora de svenska ESR-utsläpp som inte beror på transporterna får vara. De prickfria blå staplarna visar hur stora de svenska ESR-utsläppen får vara 2031-2040 – från 2031 finns inget särskilt mål för trafiken.

Som framgår är förslaget till klimatpolitiskt ramverk fram till 2030 starkt fokuserat på trafiken, medan övriga utsläpp utanför utsläppshandeln endast behöver minska marginellt.