
SVENSK KLIMATOJÄMLIKHET

Behovet av en rättvis omställning

De svenska konsumtionsutsläppen av koldioxid har minskat sedan 1990 – men det är i princip bara på grund av minskningar hos medel- och låginkomstgrupper. De 10 rikaste procenten har knappt bidragit alls till utsläppsminskningen. För att uppnå de djupare och snabbare utsläppsminskningar som behövs – för att hålla målet att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5C inom räckhåll – måste Sveriges och framförallt de rikaste svenskarnas utsläpp minska radikalt till 2030.

Introduktion

Svenskarnas konsumtionsutsläpp är bland de högsta i världen. Det gör att Sverige har använt en oproportionerlig och orättvist stor andel av den snabbt krympande koldioxidbudgeten under de senaste decennierna. Men koldioxidutsläppen är också ojämnt fördelade inom landet. Nu visar en ny analys från Oxfam, baserad på forskning genomförd tillsammans med Stockholm Environment Institute (SEI), hur stor ojämlikheten är – både mellan Sverige och världen och inom Sverige. Bland annat visar analysen att mellan 1990 och 2015:

- **ansvarade Sverige för 2,1 miljarder ton koldioxid (andra växthusgaser ej inkluderade) i kumulativa utsläpp** – lika mycket som den fattigaste halvan av Afrikas befolkning, en grupp på 432 miljoner människor.
- **stod de 10 procenten av svenskarna med högst inkomst för 24 procent av de kumulativa utsläppen i Sverige, alltså mer än dubbelt så mycket som sin proportionerliga andel.** Den rikaste procenten av svenskarna stod för 6 procent av utsläppen, medan de 50 procent med lägst inkomst stod för 32 procent.
- **minskade Sveriges årliga konsumtionsbaserade utsläpp, men de rikaste svenskarna har knappt bidragit alls till utsläppsminskningen.** De totala utsläppen för Sveriges 10 rikaste procent har i det närmaste stått stilla, medan utsläppen för den rikaste procenten till och med ökade. I stället är det de övriga 90 procenten av befolkningen som har stått för minskningen av svenskarnas totalutsläpp.

Konsumtionsbaserade utsläpp

inkluderar både utsläppen inom ett land och de som är inbäddade i import, men exkluderar utsläpp som är inbäddade i export. Sverige är en nettoimportör av utsläpp och har alltså högre konsumtionsbaserade utsläpp än territoriella utsläpp.¹

Kumulativa utsläpp: Klimatkrisen drivs av kumulativa utsläpp, alltså den totala mängd utsläpp som adderas till atmosfären över tid och kan beräknas som summan av årliga utsläpp under en specifik period.

1,5-gradersmålet: För att nå Parisavtalets mål att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader måste de årliga utsläppen sjunka snabbt varje år tills de når nettonoll.²

Analysen släpps samtidigt som en rapport om ojämlika utsläpp lanseras i EU, i samband med slutskedet av förhandlingarna om nya klimatmål för unionen. Jämfört med andra EU-länder är utsläppen inom Sverige mindre ojämnt fördelade men inkomstojämlikheten och utsläppojämlikheten ökade snabbt i Sverige under den studerade perioden.³ Trots att svenskar har bland de lägsta utsläppen per capita i EU, har de rikaste 10 procenten av svenskarna ett koldioxidavtryck som är dubbelt så högt som snittet för en EU-medborgare. Det finns också mycket kvar att göra för att svenskarnas konsumtionsutsläpp ska vara i linje med målet att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader. Vi konstaterar att:

- **De rikaste 10 procenten av svenskarna har ett koldioxidavtryck som är 8 gånger högre än vad de behöver ligga på till 2030 för att världen ska ha 1,5-gradersmålet inom räckhåll.** Den rikaste procenten har ett koldioxidavtryck som är 20 gånger högre än vad som krävs till 2030. De rikaste 10 procenten och den rikaste procenten behöver minska sina utsläpp med 87 respektive 95 procent för att vara i linje med 1,5-gradersmålet. De 50 procenten med lägst inkomst måste minska sina utsläpp med 54 procent.

Ett nätverk av organisationer, bland andra Oxfam, har länge arbetat för att Sverige ska införa mål för minskad klimatpåverkan från den svenska konsumtionen.⁴ Hösten 2020 gav regeringen slutligen direktiv till den parlamentariska Miljömålsberedningen för att införa en strategi för minskad klimatpåverkan från konsumtionen och bereda frågan om utsläppsmål – något som kan göra Sverige till världens första land med den typen av klimatmål och hjälpa till att höja ambitionerna över hela världen.

Med den parlamentariska utredningen om minskade konsumtionsutsläpp har Sverige en unik chans att skapa ett hållbart samhälle. Men för att det ska kunna ske effektivt och rättvist behöver jämlikhetsaspekten inkluderas. Åtgärder för att minska konsumtionsutsläppen behöver se till att de med högst utsläpp också minskar sina utsläpp mest procentuellt.

Box 1: Metodologin bakom beräkningen av klimatojämligheten i Sverige

Oxfams och SEI:s forskning granskar hur koldioxidutsläpp kan tillskrivas individer som är slutkonsumenter av de varor och tjänster som orsakar utsläppen. Dessa konsumtionsbaserade utsläpp inkluderar både utsläppen inom ett land och de som är inbäddade i import, men exkluderar utsläpp som är inbäddade i export. Metoden skiljer sig på så vis från att tillskriva utsläpp till de länder där utsläppen sker – så kallade territoriella utsläpp. Sveriges mål om nettonollutsläpp till 2045 innefattar enbart territoriella utsläpp.

Oxfams och SEI:s data innefattar nationella konsumtionsbaserade koldioxidutsläpp från 117 länder – bland andra Sverige – under perioden 1990–2015, en 25-årsperiod då den globala klimatkrisen snabbt förvärrades. Datan inkluderar enbart utsläpp av koldioxid, den växthusgas som utgör majoriteten av växthuseffekten i atmosfären. Andra växthusgaser än koldioxid, exempelvis metan, inkluderas inte. Metodologin förklaras i detalj i den tidigare publicerade forskningsrapporten "The Carbon Inequality Era".⁵

I den här rapporten utgår vi från Sveriges nationella konsumtionsbaserade koldioxidutsläpp för perioden 1990–2015. Därefter allokerar vi konsumtionsutsläppen till hushåll baserat på ett funktionellt förhållande mellan inkomst och utsläpp och utifrån data om inkomstfördelning. Vi antar, baserat på ett stort antal studier, att utsläppen stiger i relation till inkomsten, mellan ett utsläppsgolv för minimala utsläpp per capita och ett utsläppstak för maximala utsläpp per capita.

Den här analysen är baserad på tidigare forskning, genomförd tillsammans med Stockholm Environment Institute (SEI), som visar hur ojämnt de globala koldioxidutsläppen är fördelade (Box 1). Den här gången fokuserar vi inte på ojämlikhet bland dem som släpper ut mest och minst globalt, utan på ojämlikheten i utsläpp mellan invånarna i Sverige. Vi analyserar också specifika nationella data och studier för att få en djupare inblick i vilka konsumtionskategorier som orsakar utsläppen hos de olika inkomstgrupperna.

1. Sverige jämfört med världen och EU

Sverige använde en oproportionerligt och orättvist stor andel av den snabbt krympande koldioxidbudgeten under 25-årsperioden 1990–2015. Vi konstaterar att:

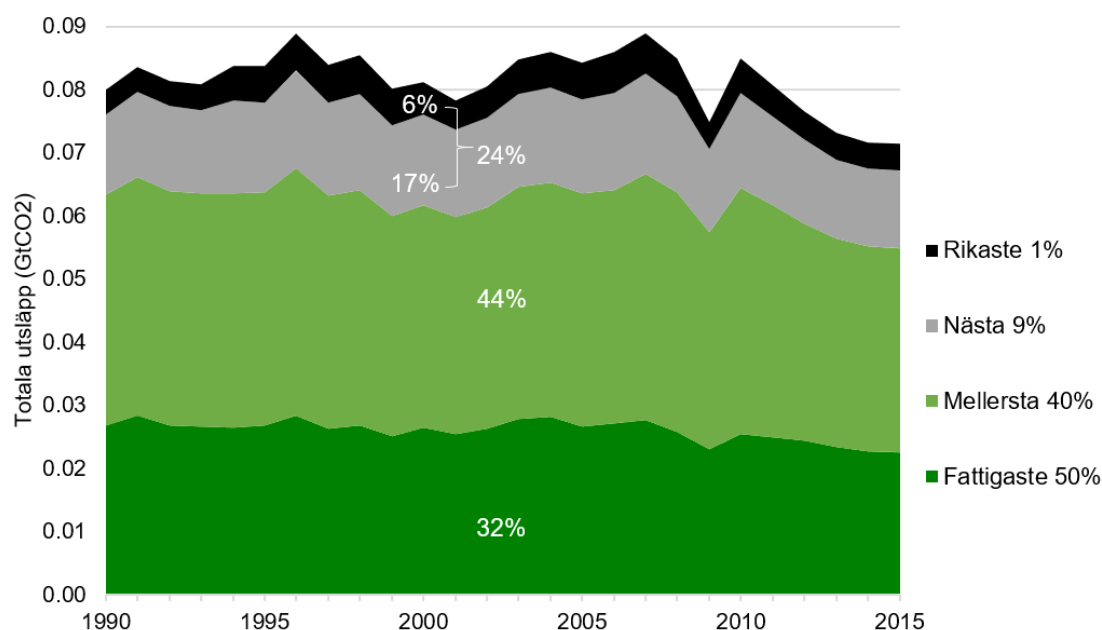
- Klimatojämligheten mellan Sverige och omvärlden är stor. Mellan 1990 och 2015 ansvarade Sverige för 2,1 miljarder ton CO₂ i kumulativa utsläpp – det är lika mycket som den fattigaste hälften av Afrikas befolkning, en grupp på 432 miljoner människor eller nästan 50 gånger Sveriges genomsnittsbefolkning under perioden.
- De rikaste 10 procenten i Sverige hade ett koldioxidavtryck som är 24 gånger större än de fattigaste 50 procenten globalt (17 mot 0,69 tCO₂). Men även de 50 procenten med lägst inkomst hade ett koldioxidavtryck som är nästan 7 gånger högre än de fattigaste 50 procenten globalt (5 mot 0,69 tCO₂).
- Inom EU är svenskarnas genomsnittliga koldioxidavtryck bland de lägsta på grund av en högre andel förnybar energi och mindre beroende av fossila bränslen.⁶ Men de rikaste 10 procenten i Sverige hade samtidigt ett koldioxidavtryck som var mer än dubbelt så stort som snittet för en EU-medborgare (17 mot 8.2 tCO₂).
- Klimatojämligheten inom Sverige är relativt låg i en internationell jämförelse på grund av lägre inkomstjämlighet. I omkring hälften av EU-länderna var totalutsläppen från de rikaste 10 procenten högre än från de 50 procenten med lägst inkomst, vilket inte var fallet i Sverige. Den ekonomiska ojämlikheten i Sverige ökade dock betydligt mer i Sverige än i andra länder under perioden⁷ och klimatojämligheten är fortfarande uppseendeväckande.

2. Klimatojämligheten inom Sverige

Det finns stora skillnader i konsumtionsutsläppen mellan olika inkomstgrupper i Sverige. De rikaste 10 procenten stod för en oproportionerligt stor andel av utsläppen mellan 1990 och 2015. Vår analys visar att:

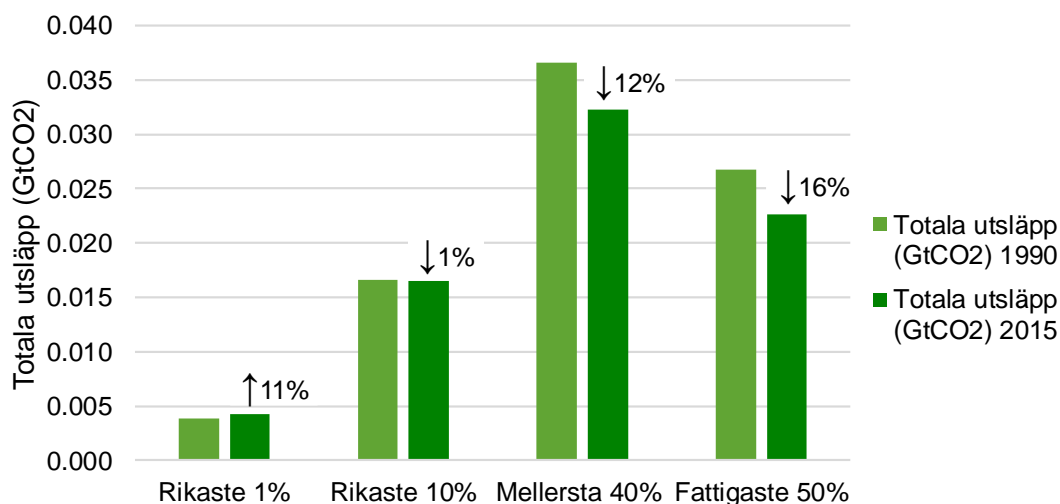
- De rikaste 10 procenten av svenskarna stod för 24 procent av de kumulativa utsläppen under 25-årsperioden. Den rikaste procenten stod för 6 procent av de kumulativa utsläppen.
- De mellersta 40 procenten stod för 44 procent av de kumulativa utsläppen, medan de 50 procenten med lägst inkomst stod för 32 procent av de kumulativa utsläppen.

Figur 1: Totala utsläpp (miljarder ton CO₂) mellan 1990–2015 och andelar (%) av kumulativa utsläpp per inkomstgrupp⁸



- Sveriges totala konsumtionsutsläpp per år minskade med 11 procent (10 miljoner ton CO₂) mellan 1990 och 2015 men minskningen var inte jämnt fördelad.
- De rikaste inkomstgrupperna bidrog knappt till minskningen. De rikaste 10 procenten förändrade inte sina totala utsläpp nämnvärt – de minskade bara med 1 procent – och den rikaste procenten *ökade* sina utsläpp med 11 procent. Istället var det de 50 procenten med lägst inkomst och de 40 procenten i mitten som stod för nästan hela minskningen. De totala utsläppen hos de 50 procenten med lägst inkomst minskade med 16 procent medan utsläppen hos de 40 procenten i mitten minskade med 12 procent.

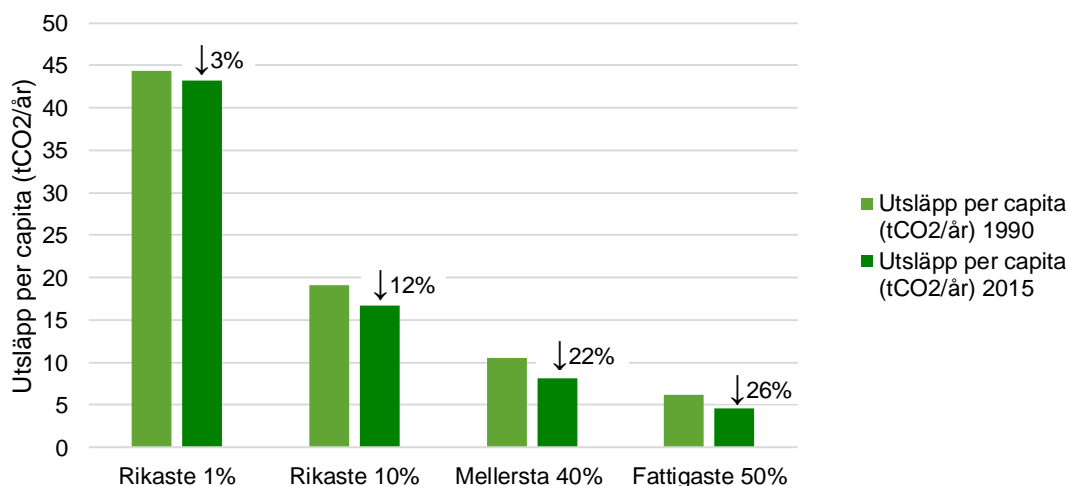
Figur 2: Totala utsläpp (miljarder ton CO₂) per svensk inkomstgrupp under 1990 och 2015⁹



Utsläppen per capita minskade i alla inkomstgrupper, men minskningen var inte proportionerlig.

- De rikaste 10 procenten minskade sina utsläpp per capita med 12 procent, medan den rikaste procenten endast minskade sina utsläpp med 3 procent. Den rikaste procenten minskade sina utsläpp minst per capita. Eftersom befolkningen ökade under perioden, gjorde det att gruppens totala utsläpp ändå ökade.
- De 50 procenten med lägst inkomst minskade sina genomsnittliga konsumtionsutsläpp med 26 procent. De 40 procenten i mitten minskade i sin tur sina utsläpp med 22 procent.

Figur 3: Utsläpp per capita (tCO₂/år) per svensk inkomstgrupp under 1990 och 2015¹⁰

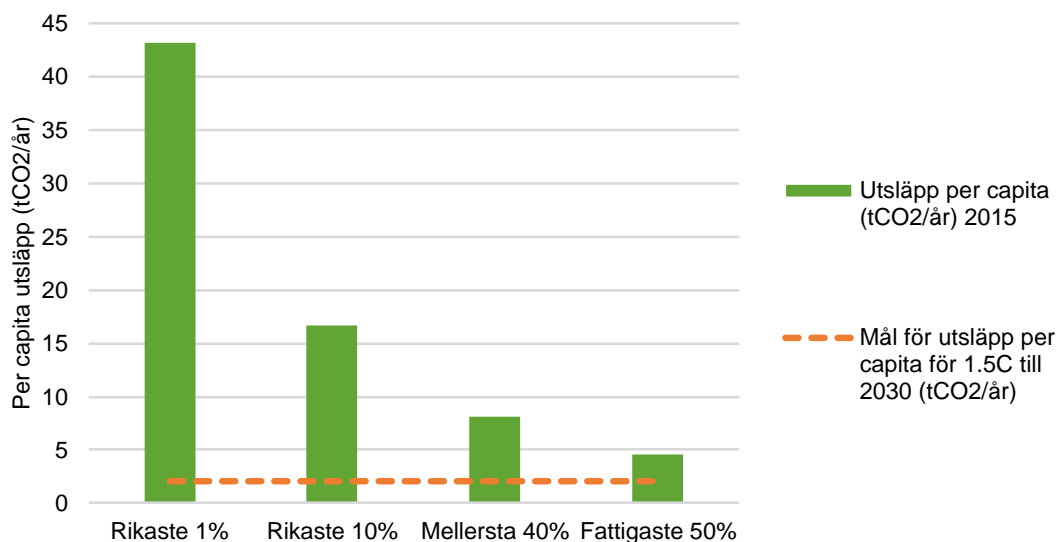


3. Hur mycket måste utsläppen minska?

För att vara i linje med målet att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader och följa den lägsta risknivån i IPCC:s 1,5-gradersrapport beräknar vi att de globala – och därmed också svenska – snittutsläppen per capita måste sjunka till runt 2,1t CO₂/år till år 2030. Det krävs mycket för att Sverige ska nå denna utsläppsnivå.

- De rikaste 10 procenten av svenskarna har ett koldioxidavtryck som är 8 gånger högre än vad som krävs till 2030. Den rikaste procenten har ett koldioxidavtryck som är 20 gånger högre än vad som krävs till 2030. De 50 procenten med lägst inkomst har ett koldioxidavtryck som är drygt dubbelt så högt mot vad som krävs till 2030.

Figur 4: Utsläpp per capita i Sveriges inkomstgrupper i 2015 jämfört med 2030-målet

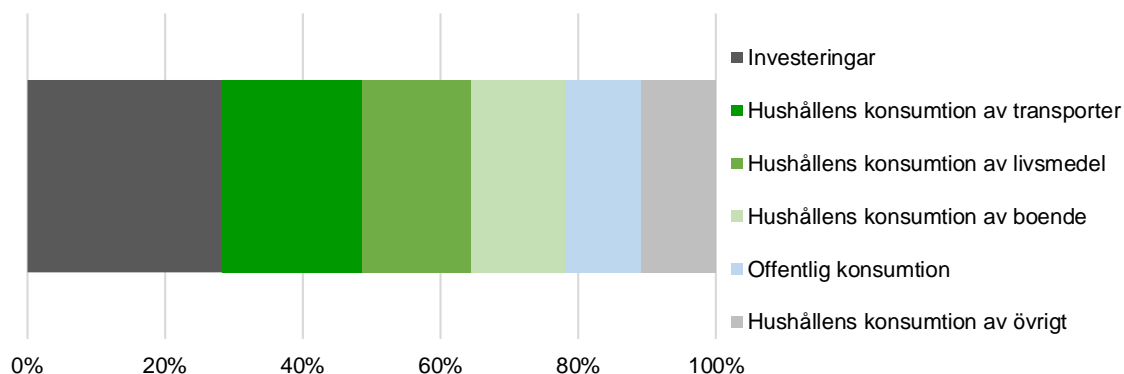


- Skulle den rikaste femtedelen av svenskarna minska sitt koldioxidavtryck till samma medelnivå som de övriga 80 procenten av svenskarna har (en minskning med 57 procent) skulle de totala svenska konsumtionsutsläppen minska med cirka 20 procent. Det visar vilken stor effekt en förändring av de rikastes klimatskadliga konsumtion skulle kunna få.
- För att uppnå de kraftiga utsläppsminskningar som är nödvändiga till 2030 krävs ett mycket större fokus på åtgärder för att sänka de rikaste svenskarnas alltför höga utsläpp. De rikaste 10 procenten behöver minska sina utsläpp från 17 ton per person med 87 procent och den rikaste procenten måste minska sina utsläpp från 43 ton per person med 95 procent – på mindre än ett årtionde – för att nå 2030-målet.

4. Vad orsakar konsumtionsutsläppen?

En viktig del i att förstå hur utsläppen ska kunna minska är att titta på vilka konsumtionsvanor som orsakar svenska invånares utsläpp och hur de är fördelade mellan inkomstgrupper. Figur 5 visar – baserad på data från Naturvårdsverket – vilka kategorier som utgjorde svenskarnas konsumtion under 2018. Fördelningen mellan kategorierna har inte ändrats nämnvärt under det senaste decenniet.

Figur 5: Huvudkategorier av konsumtion bland svenska invånare 2018¹¹



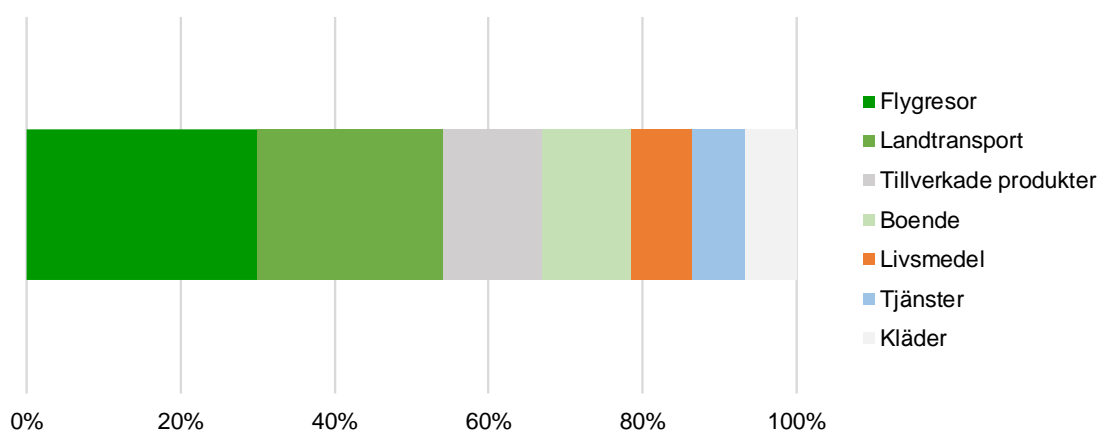
Investeringar (där exempelvis byggande av bostäder ingår) och offentlig konsumtion står visserligen för en betydande del av konsumtionen, men mer än hälften av de svenska invånarnas utsläpp kommer från hushållens konsumtion (61 procent totalt). Inom hushållens

konsumtion är transporter den största utsläppskategorin (20 procent). Utsläppen från flyg – som del av transportutsläpp – är däremot underskattade i statistiken ovan, eftersom beräkningen baseras på flygbränsle som tankas i Sverige. Eventuella mellanlandningar kommer därför inte med i statistiken. Inte heller höghöjdseffekten, alltså att utsläpp på hög höjd orsakar större klimateffekt, är inkluderad.¹²

Naturvårdsverkets statistik för konsumtionskategorier finns inte redovisad fördelad på inkomst, men det finns annan statistik och andra studier som visar hur ojämnt utsläppen är fördelade mellan inkomstgrupper i Sverige. Den största skillnaden är att höginkomsttagare reser mer, både genom vägtransporter och flygresor.

I en nyligen genomförd studie av Ivanova och Wood, som använde en något annorlunda metodik än i den här studien, konstaterades att flyg- och vägtransporter står för ungefär 55 procent av koldioxidavtrycket från Sveriges 10 procent högsta utsläppare.¹³ Av dessa 55 procent orsakas över hälften av flygresor, en betydligt högre andel än i andra EU länder.

Figur 6: Huvudkategorier av hushållens konsumtion bland Sveriges högsta utsläppare (2010)¹⁴



Andra studier har också visat att transporter och särskilt flyg är de mest ojämlika och koldioxidintensiva av alla kategorier av hushållskonsumtion. Exempelvis gör svenskarna med högst inkomst 2,1 flygresor per år medan de med lägst inkomst bara gör 0,5 flygresor per år. När det gäller bilkörande visar data från Trafikanalys att svenska låginkomsttagare gör hälften så många bilresor per vecka som de med hög inkomst.¹⁵ De med högst inkomst gör också mer än dubbelt så många långväga bilresor (över tio mil) som medel- eller låginkomsttagare.¹⁶

Utsläppen från flygresor har ökat kraftigt de senaste decennierna. Ökningen orsakas enbart av svenskarnas utrikes flygresor – antalet utrikes flygresor per invånare har mer än fördubblats sedan början av 1990-talet, vilket har lett till en utsläppsökning från utrikes flygresor med 43 procent mellan 1990 och 2017. Utsläppen från inrikes flygningar har i princip legat stilla sedan 1990. Enligt Naturvårdsverket stod den svenska befolkningens totala klimatpåverkan från flyget, inklusive höghöjdseffekter, för lika stora utsläpp som hela personbilstrafiken i Sverige under 2017.¹⁷

Transport – som till stor del består av utsläpp från vägtrafik och personbilar¹⁸ – står för en tredjedel av de utsläpp som sker i Sverige. Utsläppen från enskilda personbilar har i snitt minskat i långsam takt det senaste decenniet, men omställningen måste gå fortare om trafiken som helhet inte ska öka utsläppen.¹⁹ Det faktum att svenska invånare köper allt större och tyngre bilar är en del av problemet (Box 2).

Box 2: SUV:ar bromsar utsläppsminskningen

Försäljningen av större och tyngre bilar har ökat dramatiskt under det senaste decenniet i Sverige. Data som Oxfam tagit del av från Trafikanalys²⁰ visar att andelen personbilar över 2 ton har fördubblats sedan 2010, samtidigt som andelen småbilar har minskat. En analys från det internationella energiorganet IEA visar att stora och tunga bilar som SUV:ar är den näst största källan till den globala ökningen av koldioxidutsläpp, efter energisektorn, sedan 2010.²¹

Stora bilar som SUV:ar konsumerar i genomsnitt 25 procent mer energi än en medelstor bil, enligt IEA. Data från Trafikanalys visar också att mer än 90 procent av alla stora och tunga bilar i Sverige fortfarande är fossildrivna. Nya bilar som såldes i Sverige under 2018 släppte i snitt ut 122 gram CO₂ per kilometer, vilket är högre än EU-snittet på 120 gram och betydligt högre än Sveriges grannländer.²²

Stora och tyngre bilars popularitet i Sverige är klart negativt för arbetet att minska utsläppen från den svenska fordonsflottan. De bilar som köps i dag kommer sannolikt att rulla på Sveriges vägar i minst 15 år till. SUV:ar är också dyrare och har oftast högre fordonsskatt än genomsnittsbilen som säljs i Sverige vilket gör att man kan anta att det i högre grad är personer i de högre inkomstklasserna som köper dem. Under 2019 fanns 23 procent av alla SUV:ar i Sverige i Stockholms län enligt data från Trafikanalys.

I kontrast till de transportdominerade utsläppen hos de högsta utsläpparna, kommer utsläppen hos de lägsta utsläpparna till mer än hälften från uppvärmning av bostäder och livsmedel. Bilresor och flyg utgör mindre än en fjärdedel av utsläppen. Politiska åtgärder som beskattning eller direkta förbud inom transportsektorn är därför lämpliga metoder för att minska utsläppen hos de högsta utsläpparna, förutsatt att stöd som kollektivtrafik eller elfordon tillhandahålls till dem inom lägre inkomstgrupper som i dagsläget är beroende av bilanvändning.

Box 3: Individuella val räcker inte till

Forskningsprojektet Mistra Sustainable Consumption har undersökt i vilken utsträckning svenskar kan minska sina utsläpp genom individuella val. Genom att avstå från flyg- och bilsemester, äta i huvudsak veganskt, köpa möbler i andra hand och reparera dem kan genomsnittssvensken minska sina växthusgasutsläpp med 40 procent med bibehållen konsumtionsnivå.²³

Studien tittar på växthusgaser som helhet medan Oxfam i denna rapport fokuserar på koldioxid, men studien ger ändå en tydlig indikation på att individuella val inte räcker till. Även efter en minskning med 40 procent orsakar snittsvensken utsläpp på cirka 4 ton växthusgaser per år, enligt Mistra-studien. Det är betydligt mer än den hållbara nivån till 2030. Till detta tillkommer dessutom offentliga utsläpp på cirka 1 ton CO₂e per capita. För att komma ner till en hållbar konsumtion krävs alltså mer genomgripande förändringar på systemnivå.

Dagens system är resultatet av politiska val som gjorts under de senaste 20–30 åren, en period som dominerats av nyliberalt ekonomiskt tänkande. För att åtgärda problemets rot krävs nya ekonomiska modeller som inte är beroende av oändlig konsumtionstillväxt och fossila bränslen.

Dagens system har också skapat ekonomisk ojämlikhet och klimatojämlikhet, vilket döljs om man enbart tittar på genomsnittssvenskens utsläpp. Det behövs politik som minskar utsläppen radikalt bland de rikaste personerna med högst utsläpp, men som också leder till utsläppsminskningar hos övriga inkomstgrupper utan negativa sociala effekter.

5. Hur kan Sverige genomföra en rättvis omställning?

De totala svenska utsläppen är fortfarande många gånger högre än vad som är hållbart, även om de minskat något de senaste åren. Vår analys visar att de rikaste har dock knappt bidragit alls till utsläppsminskningen. För att uppnå de djupare och snabbare utsläppsminskningar som krävs måste alla delar av det svenska samhället göra sin rättvisa del. Rätt politik kan ha flera fördelar: minskade utsläpp men också minskad ekonomisk ojämlikhet och ökat välbefinnande. Kraftfulla mål och styrmedel som minskar konsumtionsutsläppen kan också inspirera andra länder att införa liknande åtgärder och hålla målet att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5C inom räckhåll.

Målsättningar

En mycket viktig faktor för att få kraftiga och adekvata styrmedel på plats är att sätta rätt klimatmål. Sverige har idag ett mål om att ha nettonollutsläpp av växthusgaser till 2045.²⁴ Målet skulle dock behöva tidigareläggas för att vara i linje med Parisavtalet. Samtidigt konstaterar Klimatpolitiska rådet, som utvärderar Sveriges samlade klimatpolitik, att inte ens målet till 2045 kommer att nås med nuvarande förutsättningar och beslutad politik.²⁵ Omställningstakten behöver med andra ord öka rejält. Ett exempel på ett land som gått före i ambitiös målsättning är Finland som satt ett nettonollmål redan till 2035.

Allt detta gäller dock enbart för utsläppen inom landet, alltså de territoriella utsläppen, inte konsumtionsutsläppen. Vår analys visar att det är också viktigt att Sverige åtgärdar klimatojämlikheten inom landet. Hittills har utsläppsminskningarna sammanfallit med ökande ekonomisk ojämlikhet och utsläppen bland de rikaste har varit och är fortsatt ohållbart höga. Regeringen har gett den parlamentariska Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram en strategi för minskad klimatpåverkan från svenska konsumtionsutsläpp och bereda frågan om nationella mål för konsumtionsutsläppen. Strategin för minskad klimatpåverkan behöver:

- **Sätta ett övergripande mål för konsumtionsutsläppen** som garanterar att klimatpåverkan från konsumtion är nära noll eller nettonoll till allra senast 2050 och som stämmer överens med den senaste vetenskapen. Måluppfyllelsen kommer underlättas betydligt om Sveriges största handelspartners uppfyller sina utfästa klimatmål.²⁶ EU, Japan och Sydkorea har exempelvis mål om nettonoll klimatpåverkan till 2050 och Kina till 2060. Även USA väntas införa ett nettonollmål. Sverige bör i sina internationella kontakter driva på för att de målen som ett minimum hålls och än hellre skärps.
- **Inkludera etappmål**, inklusive för 2030 och för olika konsumtionsområden, så att effekten av styrmedel kan följas upp tätare och mer exakt. Naturvårdsverket har föreslagit indikatorer för byggande och boende, mat, textilier och flyg. Även offentlig sektor behöver ett mål för minskade konsumtionsutsläpp.
- **Inkludera jämlikhetsaspekten** i målet för att minska de svenska konsumtionsbaserade klimatutsläppen på ett effektivt och rättvist sett utan negativa sociala effekter. Detta skulle bidra till att minska de mycket höga utsläppen från de rikaste svenskarna och till att bygga politiskt stöd för åtgärderna. "Gula västarna" i Frankrike är en påminnelse om hur försöken att minska utsläppen förlorar stöd om åtgärderna inte anses vara rättvisa.

Styrmedel och rekommendationer för minskade och mer rättvist fördelade konsumtionsutsläpp

För att nå målen krävs tydliga styrmedel och strategier från politiskt håll, så att konsumtionen blir mer hållbar och rättvist fördelad. Sverige bör:

- **Säkra en rättvis klimatomställning inom landet som gör att de som släpper ut mest också gör mest för omställningen, för att nå både lägre utsläpp och ökad klimaträttvisa.** Detta kan exempelvis ske genom införandet av ett system för avgift och utdelning. Det

innebär att en extra avgift införs på särskilt utsläppsintensiva varor och tjänster, exempelvis bensin, diesel, lyxkonsumtion, flygresor, tunga fossildrivna personbilar som SUV:ar, samt fossildrivna båtar. Intäkterna från avgiften delas sedan ut lika till befolkningen. De med höga utsläpp betalar då mer i avgifter än de får tillbaka medan de som har låga utsläpp blir nettovinnare. En sådan åtgärd kan både minska utsläppen, då det ger ekonomiska incitament att släppa ut mindre, och öka klimaträttvisan då det är de med höga utsläpp som får betala mest. I Kanada har en variant av detta införts.

- **Använda indikatorer som styr mot en långsiktigt hållbar ekonomisk och samhällslig utveckling inom planetens gränser**, i stället för enbart mot ekonomisk tillväxt. Vi behöver en ny ekonomisk modell som inte är beroende av inkomstökningar för att möta grundläggande mänskliga behov. Vi behöver bryta beroendet av oändlig konsumtionstillväxt för att kunna minska konsumtionsutsläppen i det tempo som krävs och samtidigt garantera invånarnas välmående. Nya Zeeland har nyligen infört ett "Wellbeing Index" för att styra mot en långsiktigt hållbar utveckling.
- **Potentiella åtgärder för att ytterligare minska utsläppen:** Skatteväxling med höjd moms/skatt på konsumtionsområden som har stora utsläpp, tex flygresor och kött, (en låg flygskatt är införd i Sverige) och sänkt moms på klimatvänliga tjänster som kulturupplevelser, utbildning, friskvård och liknande; Klimatkrav på nya byggnader som inkluderar alla utsläpp från byggfasen; Klimatkrav i upphandlingar och inköp från det offentliga; ; Förbud för nyförsäljning av bensin- och dieselmotorer; Slutdatum för försäljning av fossila bränslen; Stöd till klimatvänliga tjänster som delningstjänster, handel med begagnade varor och reparationer; Kvotplikt på en viss andel återvunnet material i produktionen av varor.
- **Öka klimatfinansieringen till låginkomstländer** över biståndsramen på 1 procent av bruttonationalprodukten så att de länderna kan bygga upp en hållbar ekonomi och kan hantera klimatkrisens effekter. Sverige och andra länder med historiskt höga utsläpp har också ett ansvar att betala för att motverka de effekter uppvärmningen redan orsakat och kommer orsaka. Även om Sverige ger relativt stora summor i klimatbistånd är det inte utöver det ordinarie biståndet. Betalning för den klimatskada vi orsakat bör inte ske på bekostnad av annat bistånd.

Även övriga delar av det svenska samhället behöver agera för att Sverige ska kunna sänka sina konsumtionsutsläpp. Svenska företag bör sätta mål för att minska sina egna utsläpp i enlighet med 1,5-gradersmålet. Svenska privatpersoner kan också ta initiativ till att ställa om sin konsumtion, flyga och köra mindre samt äta mer vegetabiliskt.

APPENDIX

Tabell 1: Lägsta inkomsten för att ingå i respektive inkomstgrupp. Minimum bruttointkomst per capita per år i SEK och befolkning per inkomstgrupp (2015)

	Rikaste 1%	Rikaste 10%	Mellersta 40%	Fattigaste 50%
Per capita minimala inkomst per år (SEK)	1 272 000	578 000	347 000	54 000*
Befolkning	99 000	990 000	3 960 000	4 950 000

*Utsläppsgolv, vi räknar inte med att någon i Sverige har lägre inkomst och relaterade utsläpp än detta.

REFERENSER

- ¹ Mellan 1990 och 2015, uppgick Sveriges kumulativa territoriella utsläpp till 1.4 GtCO₂ och kumulativa konsumtionsbaserade utsläpp till 2.1 GtCO₂. Data hämtad från Global Carbon Atlas <http://www.globalcarbonatlas.org/en/content/welcome-carbon-atlas>
- ² IPCC, 2018: Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, and T. Waterfield (eds.)]. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/06/SR15_Full_Report_High_Res.pdf
- ³ Blanchet, T., Chancel, L., & Gethin, A. (2019). How Unequal Is Europe? Evidence from Distributional National Accounts, 1980-2017. WID. world Working Paper, 6. <https://wid.world/document/bcg2019-full-paper/>
- ⁴ Klimatmålsinitiativet. Klimatmålsinitiativet lanserades 1 juni 2015 och består av ett ställningstagande som syftar till att Sverige ska ta hänsyn till hela sin klimatpåverkan och att lägga till ett nytt etappmål om att minska de svenska konsumtionsbaserade utsläppen. <https://www.klimatmal.se/>
- ⁵ Kartha, S., Kempt-Benedict, E., Ghosh, E., Nazareth, A. and Gore, T. (2020) The Carbon Inequality Era: An assessment of the global distribution of consumption emissions among individuals from 1990 to 2015 and beyond. Oxfam. <https://www.oxfam.de/system/files/documents/20200921-confronting-carbon-inequality.pdf>
- ⁶ Gore, T., Alestig, M. (2020) Confronting Carbon Inequality in the European Union – Why the European Green Deal must tackle inequality while cutting emissions. <https://www.oxfam.org/en/research/confronting-carbon-inequality-european-union>
- ⁷ Blanchet, T., Chancel, L., & Gethin, A. (2019). How Unequal Is Europe? Evidence from Distributional National Accounts, 1980-2017. WID. world Working Paper, 6. <https://wid.world/document/bcg2019-full-paper/> and OECD (2020) Sweden Economic Snapshot. <http://www.oecd.org/economy/sweden-economic-snapshot/>
- ⁸ Se tabell 1 i appendix för mer information om inkomsttrösklar och befolkningsdata för svenska inkomstgrupper för 2015.
- ⁹ Se tabell 1 i appendix för mer information om inkomsttrösklar och befolkningsdata för svenska inkomstgrupper för 2015.
- ¹⁰ Se tabell 1 i appendix för mer information om inkomsttrösklar och befolkningsdata för svenska inkomstgrupper för 2015.
- ¹¹ Naturvårdsverket (2020) Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år. <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-per-person/>
- ¹² *Ibid.*
- ¹³ D. Ivanova. and R. Wood. (2020). The unequal distribution of household carbon footprints in Europe and its link to sustainability. Global Sustainability 3. e18. <https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridgecore/content/view/F1ED4F705AF1C6C1FCAD477398353DC2/S2059479820000125a.pdf/unequal-distribution-of-household-carbon-footprints-in-europe-and-its-link-to-sustainability.pdf>
- ¹⁴ *Ibid.*
- ¹⁵ Trafikanalys (2018) Så reser vi baserat på socioekonomi – resmönster för 37 grupper. https://www.trafa.se/globalassets/pm/2018/pm-2018_9-sa-reser-vi-baserat-pa-socioekonomi.pdf
- ¹⁶ *Ibid.*
- ¹⁷ Naturvårdsverket (2020) Flygets klimatpåverkan. <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Flygets-klimatpaverkan/#:~:text=Svenska%20befolkningens%20totala%20klimat%C3%A5verkan%20fr%C3%A5n,som%20hela%20personbilstrafiken%20i%20Sverige.&text=%C3%96kningen%20av%20antalet%20internationella%20flygresor,ton%20till%2010%20miljoner%20ton.>
- ¹⁸ Klimatpolitiska rådet (2020) Klimatpolitiska rådets rapport. <https://www.klimatpolitiskaradet.se/en/rapport-2020/>
- ¹⁹ Naturvårdsverket (2019) Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter. <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>
- ²⁰ Data från Trafikanalys (antal registrerade personbilar mellan 2010 och 2019, fördelade på drivmedel och fordonsvikt).

- ²¹ IEA (2019) Growing preference for SUVs challenges emissions reductions in passenger car market <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>
- ²² European Environment Agency (2020) CO2 emissions from new passenger cars. http://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A2019%7D%7D%5D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStatus%22%3A%22Provisional%22%7D%7D%5D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D
- ²³ Carlsson Kanyama A. och Dunér F. (2020). 40% mindre växthusgasutsläpp från konsumtionen här och nu Beräkningar givet ändrad konsumtion av mat, semesterande och inredning. Mistra Sustainable Consumption, Rapport 1:6. Stockholm: KTH. <https://www.sustainableconsumption.se/wp-content/uploads/sites/34/2020/09/40-mindre-vaxthusgasutslapp-fran-konsumtionen-har-och-nu.pdf>
- ²⁴ 85 procent ska ske genom utsläppsminskningar och övriga 15 procent via så kallade kompletterande åtgärder, framförallt negativa utsläpp. Det är mycket positivt att Sverige till skillnad från många andra länder har tydliggjort hur stor del av nettonollmålet som är utsläppsminskningar.
- ²⁵ *Ibid* referens 16.
- ²⁶ EU, Japan och Sydkorea har exempelvis mål om nettonoll klimatpåverkan till 2050 och Kina till 2060. Även USA väntas införa ett nettonollmål.

OXFAM

© Oxfam Sverige december 2020

Rapportförfattare Mira Alestig och Robert Höglund, med stöd av Heidi Lampinen.

För kommentarer och frågor på rapporten kontakta robert.hoglund@oxfam.se eller mira.alestig@oxfam.se

Publicerad av Oxfam Sverige
Oxfam Sverige, Lindhagengatan 133
11251 Stockholm