

Miljö och energidepartementet  
Klimatenheten  
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2016-06-09

Ref M2016/00703/KI

### **Remissvar delbetänkande från Miljömålsberedningen med förslag om ett klimatpolitiskt ramverk inklusive långsiktigt klimatmål**

Transportföretagen har tagit del av rubricerade remiss och lämnar här synpunkter, huvudsakligen avseende transportrelaterade frågor. I övrigt hänvisar vi till det samlade remissvar som Svenskt Näringsliv lämnar.

Miljömålsberedningen bedömer i yttrandet (s.23 - 24) att Sverige skall vara en internationell förebild i klimatarbetet, att en ekonomiskt, socialt och ekologiskt långsiktigt hållbar klimatpolitik har ambitiösa mål, ett strukturerat och transparent arbetssätt och samt ambitiösa och väl utformade styrmedel. Beredningen konstaterar att Sverige har goda förutsättningar att minska de nationella utsläppen av växthusgaser och därför även att anta långtgående klimatmål.

Transportföretagen delar i princip denna bedömning, men konstaterar att förslagen och analyserna i betänkandet enbart delvis lever upp till programförklaringen. Detsamma gäller det viktiga konstaterandet (s.27) att en stor utmaning i klimatarbetet i Sverige är att ”utforma en politik som i väl avvägda steg bidrar tillutsläppsminskningar med bibehållen konkurrensförmåga” i bland annat transportsektorn. Vi återkommer i det följande till den politik som beredningen skisserar.

Tyvärr hamnar ofta frågorna om ekonomisk hållbarhet och om bibehållen konkurrensförmåga helt i bakgrunden i betänkandet när förslag läggs om mål och strategier. **Om Sverige skall vara en internationell förebild krävs t.ex. inte enbart extra långtgående utsläppsmål och tuffa ekonomiska styrmedel för att uppnå dessa, utan också att visa omsorg om näringslivets konkurrenskraft och därmed fortsatt tillväxt i ekonomin.** Transportföretagen anser att analyser av konsekvenser och risker med olika mål vad gäller denna sida av klimatpolitiken ges alldeles för liten plats i betänkandet. Det gäller inte minst i de 2050-scenarier (bilaga 5) som bildar en viktig grund för det övergripande mål som beredningen föreslår. Back-casting kräver ett väl förankrat och genomanalyserat mål. Vi ser med oro på den genomgående risken för suboptimeringar när mätbara utsläppsreduktioner jämförs med mer svärmätta effekter på konkurrenskraft etc. i samhället.



Vad gäller riktlinjen om ”strukturerat och transparent arbetssätt“ anser Transportföretagen att näringslivet och dess organisationer rimligen bör inkluderas här. Men, baserat på hur Miljömålsberedningens har arbetat finns frågetecken rörande synen på nyttan av **samverkan med näringslivet**. Ett tydligt exempel är att de för målen så centrala transporterna har analyserats internt i beredningen, som helt saknat företrädare för transportnäringen. En referensgrupp med företrädare för sektorn kunde t ex ha bidragit till en konstruktiv diskussion om genomförbarheten i olika åtgärder och effekterna av styrmedel, men någon sådan har beklagligtvis inte kunnat äga rum. Om förslagen till styrmedel därmed kan anses ”väl utformade” återstår därmed att bedöma.

**Det internationella perspektivet** är alltför kortfattat beskrivet i betänkandet. EU:s klimatpolitik är rimligen helt central för analys av nationella mål och styrmedel. Därtill kommer den globala nivån, som bl.a. är särskilt relevant för delar av transportsektorn (flyg och sjöfart). Att ”gå före” och försöka lösa ett globalt problem som klimatpåverkan med nationella och lokala åtgärder kan enbart vara relevant om det i slutänden leder till minskade utsläpp totalt sett. Att tidigarelägga riksdagens fossilfri-vision från 2050 till 2045 är därmed något som vi ifrågasätter, särskilt som det kommer att försvåra jämförbarheten mellan svenska mål och uppföljningarna av dessa i förhållande till bl.a. EU:s målsättningar som gäller 2050.

Näringslivet inklusive de svenska transportföretagen inriktar sedan länge sitt arbete i klimatfrågor mot att bidra till uppfyllande av **riksdagens långsiktiga vision om fossilfrihet 2050**.

Transportföretagen kan därför stödja en strävan mot ett långsiktigt mål om fossilfria transporter till 2045. Det är dock av yttersta vikt att inse och beakta komplexiteten och svårigheterna med en sådan ambitiös målsättning. En grundförutsättning för ett effektivt arbete är att det finns **rätt incitament** för en nödvändig utveckling och effektivisering, och att **EU:s regelverk** ger oss i Sverige förutsättningar att utnyttja våra tillgångar i omställningen i form av t.ex. biobränslen och ren elkraft. Om så inte skulle bli fallet minskar möjligheterna att nå målet utan styrmedel som påverkar rörligheten i samhället och konkurrenskraften i näringslivet, med negativa följder för tillväxt och välfärd.

De förslag som rör transporterna hör till de sektorsåtgärder som ska behandlas i slutbetänkandet. Beredningens arbetssätt innebär emellertid att analyserna för att bedöma möjligheten till måluppfyllelse (s.38) inkluderar **transportsektorn redan i delbetänkandet**. Transportföretagen ser med oro på den olyckliga läsningen vid den s.k. Fossilfriutredningen, vid Naturvårdsverkets färdplan och vid Trafikverkets klimatscenario som samtliga enligt vår mening andas en överoptimism om positiva effekter av omfattande samhällsinsatser för att styra transportmarknaden. Samtliga innehåller också en tro på möjligheten att nå **extremt ambitiösa nationella mål på transportområdet**, dock utan tillräckliga analyser av vare sig kostnadseffektiviteten eller påverkan på transporterna, givet deras samhällsnytta enligt den av riksdagen beslutade transportpolitiken. Transportföretagen avser att utförligt återkomma till dessa problem i vårt yttrande över förslagen i Miljömålsberedningens slutbetänkande.

Vad slutligen gäller **internationellt flyg och sjöfart** (s.44) är det enligt Transportföretagens mening helt rimligt att utsläpp som till stor del sker inom internationellt luftrum och farvatten inte omfattas av ensidigt nationella åtaganden utan **även fortsättningsvis primärt hanteras av FN-organen ICAO resp. IMO**. Flyg inom EU inkluderas för övrigt redan idag i handelssystemet för utsläppsrätter (ETS), vilket märkligt nog inte nämns i betänkandet, men talar för att det bör vara på lägst EU-nivå som eventuella ytterligare åtgärder vidtas vad gäller flygets klimatpåverkan. Detsamma gäller för sjöfarten, där erfarenheterna av regelverket kring

svavelutsläpp som inte omfattar hela EU-området visar på behovet av gemensamma miljöregler för åtminstone EU (men helst globalt) för att undvika problem med negativa nationella effekter.

Att som beredningen överväga införandet av nationella åtgärder syftande till minskade utsläpp i internationell trafik torde sannolikt varken visa sig verkningsfullt klimatmässigt eller kostnadseffektivt. Däremot delar vi synen att klimatarbetet i de internationella organen kan och bör påskyndas genom europeiska och svenska initiativ, som att Sverige exempelvis driver på inom EU för rakare flygvägar (SESAR-projektet) och därmed mindre utsläpp. Det vore ett betydligt mer konstruktivt agerande.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*



Maria Nygren  
Vice vd, näringspolitisk chef