

Miljö och energidepartementet
Klimatenheten
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2016-10-18

Ref M2016/01735/KI

Remissvar delbetänkande från Miljömålsberedningen med förslag om en klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)

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

Våra bedömningar i sammandrag:

- Transportföretagen är beredda att aktivt bidra till det långsiktiga målet om en fossilfri fordonstrafik i Sverige 2045, som är ett ambitiöst men fullt nåbart mål.
- Ett seriöst angreppssätt på frågan om vägen dit bör utnyttja alla aktörers kompetens i detta arbete och vi anser därför att det är uppseendeväckande att transportavsnittet tagits fram i princip helt utan deltagande från transportsektorns företag och organisationer.
- Vid all samhällsplanering bör även i fortsättningen riksdagens transportpolitiska beslut gälla. Transporternas positiva samhällsbidrag som manifesteras i tillgänglighetsmålet måste således avvägas mot oönskade effekter av transporter i hänsynsmålet.
- Vid beredning av Miljömålsberedningens förslagna mål bör EU:s nationella beting för icke-handlande sektorn i Sverige på 40 % betraktas som en utgångspunkt.
- Transportföretagen ifrågasätter motiven för ett särskilt transportdelmål, som riskerar att göra klimatarbetet suboptimerat och därmed mindre kostnadseffektivt.
- Någon egentlig konsekvensbedömning av förslagen på transportområdet i betänkandet har tyvärr inte genomförts. Bl.a. efterfrågar vi en rimlig bedömning av omställningstempot i olika delar av transportsektorn.
- Ett eventuellt delmål för transportsektorn 2030 bör villkoras med att minskningen av klimatgasutsläppen från transporter inte får ske till priset av minskad rörlighet i samhället och försämrade konkurrenskraft för näringslivet. Under alla förhållanden måste nödvändiga beslut ha genomförts inom EU.
- Ett kraftfullt svenskt påverkansarbete bör genomföras för att uppnå en gemensam europeisk lösning på biobränslefrågan som både gynnar svenska strävanden att utnyttja våra nationella resurser och skapar drivkraft för omställningen mot fossilfrihet i transportsektorn i Sverige och övriga medlemsstater inom EU. Därmed minskar behovet av en nationell svensk kvot- eller reduktionsplikt.



- Strategin i klimatarbetet för de internationella trafikslagen flyg och sjöfart bör vara utpräglat global, med ett fokuserat svenskt påverkansarbete på FN-organen.

Allmänt

Transportföretagen besvarade 9 juni 2016 remissen på Miljömålsberedningens (MMB) delbetänkande om klimatpolitiskt ramverk inklusive långsiktigt klimatmål (SOU 2016:21) och kan inledningsvis hänvisa till huvudpunkterna våra ställningstaganden i det remissvaret:

- Transportföretagen delar synen att Sverige kan bli en internationell förebild i klimatarbetet. Om Sverige skall vara en sådan förebild krävs dock inte enbart extra långtgående nationella utsläppsmål utan också att visa omsorg om näringslivets konkurrenskraft och därmed fortsatt tillväxt i ekonomin.
- 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.
- Beredningens analyser bygger på back-castingmodellen, vilken 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.
- Transportföretagen anser att beredningens analyser i för hög utsträckning ensidigt bygger på den s.k. Fossilfriutredningen (FFF), Naturvårdsverkets färdplan och Trafikverkets klimatscenario som samtliga enligt vår mening andas en överoptimism om positiva effekter av omfattande samhällsinsatser för att styra transportmarknaden.
- 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 slutändan leder till minskade utsläpp totalt sett.

Det nu föreliggande betänkandet innehåller mycket omfattande analyser, strategier och förslag som direkt rör transportsektorn. ***Transportföretagen anser, vilket vi även påpekade i föregående remissvar, att det är uppseendeväckande att sådant tagits fram i princip helt utan deltagande från transportsektorns företag och organisationer.*** Om man, som beredningen påstår, utpekar transportsektorn som avgörande för framgången med en omställning mot ett fossilfritt samhälle, borde då inte beredningen knutit till sig kompetens från sektorn vad gäller fungerande åtgärder och styrmedel? Transportföretagen och andra organisationer har stått till förfogande, men beredningen har, enligt de besked vi fått ”av tidsskäl” fortsatt att luta sig huvudsakligen mot Fossilfriutredningens slutsatser, som utsattes för en omfattande kritik när den remitterades, och Trafikverkets klimatrapport vars analyser av verket självt inte bedömdes kunna ligga till grund för infrastrukturplaneringen den togs fram för. Det är bekymmersamt att miljömålsberedningen inte ansett det vara nödvändigt att ens referera till näringslivsorganisationernas kritik i sitt transportavsnitt. Vi anser att transportsektorns viktiga omställnings- och klimatarbete förtjänar en bättre samverkan med näringslivet än vad som nu blivit fallet.

Etappmål 2030 för icke-handlande sektorn resp. transportsektorn

Överenskommelsen vid klimatmötet COP21 i Paris och den oväntat snabba ratificeringsprocessen av denna innebär en ny välkommen uppväxling av tempot i det nödvändiga internationella arbetet med den globala klimatfrågan. Kommissionen lade, som en uppföljning av Parisöverenskommelsen för EU:s del, fram ett klimatpaket i juli i år. Kommissionen utgår därifrån att de åtaganden som EU gjort i Paris är i linje med de beslut som tidigare tagits av EU vad gäller mål för utsläppsminskningar till 2030 och 2050. Kommissionen anser vidare att det i Paris nytillkomna målet om högst 1,5 graders framtida ökning av klimattemperaturen visserligen på sikt kan komma att innebära behov av att ytterligare åtgärder, men att beslut om sådana revideringar först kan bli aktuella efter att IPCC publicerat sin rapport om konsekvenserna av ett 1,5-gradersmål 2018. Fram till åtminstone 2020 gäller därför existerande mål för minskningar av klimatgaser, inkluderande ett övergripande mål för utsläppsreduktion från den del av utsläppen som inte omfattas av handelssystemet med utsläppsrätter på 30 % 2030 jämfört med 2005.

Klimatpaketet innehåller emellertid en fördelning av nationella åtaganden hos medlemsstaterna från utsläpp från den icke-handlande sektorn. Sverige föreslås därvid få ett beting på 40 % 2030 jämfört med 2005, varav högst 3 % får ske genom andra kompletterade åtgärder. Sveriges beting är det högsta av alla medlemsländers, t.ex. har i fördelningen de baltiska länderna beting på mellan 6 och 13 %. Beträffande transportsektorn innehöll paketet också en strategi för lågemitterande mobilitet. Denna strategi bygger dock fortfarande på de utsläppsmål som lades fast i Vitboken 2011 inom hela EU, dvs. minus 60 % 2050 jämfört med 1990 och minus 20 % 2030 jämfört med 2008. Något behov av nationell fördelning av transportsektorns minskningar anser inte Kommissionen att det finns behov av, eftersom transportutsläppen är en så stor del av betingen för den icke-handlande sektorn som därmed blir styrande även för transportererna.

Detta är enligt Transportföretagen en nödvändig bakgrund till Miljömålsberedningens förslag till mål i det nu aktuella betänkandet, som publicerades en månad före EU:s klimatpaket. MMB föreslår i betänkandet att de svenska nationella utsläppen som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem år 2030 skall vara 63 % lägre än utsläppen 1990, varav högst 8 % av minskningen får därvid ske genom ”kompletterande åtgärder”, dvs. vidtagna åtgärder för att sänka utsläpp utanför Sverige eller genom s.k. kolsänkor. MMB motiverar sitt eget förslag med strävan för Sverige att vara en förebild och att Parisöverenskommelsens krav på klimatgasreduktioner, inte minst det nytillkomna målet om högst 1,5 graders framtida ökning av klimattemperaturen. MMB anför att ”EU:s klimatmål till 2030 bör skärpas för att vara mer i linje med Parisavtalet”.

Transportföretagen anser att det vore rimligt att regeringen vid beredning av Miljömålsberedningens förslagna mål betraktar EU:s nationella beting på 40 % som en utgångspunkt. Att, som MMB gör ifrågasätta EU:s klimatmål för 2030 torde inte vara särskilt fruktbart i nuvarande läge. Vi delar synen i betänkandet att Sverige i klimatarbetet bör ”vara en förebild för andra länder, med bibehållen konkurrenskraft och på ett sätt som inte innebär att utsläppen av växthusgaser ökar utanför Sveriges gränser”. Eftersom hälften av utsläppen i Sverige från den icke-handlande sektorn kommer från transportsektorn utgår i praktiken EU:s mål 2030 ett ”golv” för nationella målsättningar även inom denna sektor. Alla åtaganden utöver denna nivå bör därför analyseras utifrån vilka nationella förutsättningar som kan motivera ett skarpare mål, möjligheten att nå ett sådant mål med nationella åtgärder och hur ett sådant mål kan påverka näringslivets konkurrenskraft.

Miljömålsberedningen har dock ansett det rimligt att utöver det ambitiösa egna förslaget till etappmål för den icke-handlande sektorn 2030 även föreslå ett särskilt etappmål för transportsektorns utsläpp. Beredningen motiverar detta dels med riksdagens tidigare mål om en ”fossiloberoende fordonsflotta 2030”, dels att Sverige anses ha extra goda förutsättningar att vara förebild på detta område, trots att man liksom EU själva anser att transporter tillhör de svåraste områdena att ställa om till icke-fossila bränslen. Beredningen föreslår ett mål för reduktion av utsläpp från inrikes transporter (utom flyg, som omfattas av handelssystemet) på 70 % 2030 jämfört med 2010.

Transportföretagen ifrågasätter motiven för ett särskilt transportdelmål, som riskerar att göra klimatarbetet suboptimerat och därmed mindre kostnadseffektivt. EU har, med tanke på transportsektorns ekonomiska betydelse och förutsättningarna för snabb utsläppsminskning, lagt fast ett lägre mål för transporter än för hela ekonomin till 2050. MMB anser tvärt om att transportsektorn skall ha högre mål än för hela icke-handlande sektorn. Anledningen till att transportsektorn i Sverige står för en större andel av de totala utsläppen än i många grannländer beror dock inte på ett mindre intresse för omställningsåtgärder hos transportsektorns företag och aktörer i Sverige, utan på framför allt lägre utsläppsandel från energiproduktionen. Sverige har, med vår jämförelsevis rena elproduktion och stora biobränsleråvarutillgångar m.m. onekligen vissa förutsättningar för att uppnå även en fossilfri transportsektor relativt snabbt. Det visar också näringslivet genom att stå bakom det långsiktiga målet om sådan fossilfrihet 2045-2050. Transportföretagen ifrågasätter emellertid rimligheten i att dessa svenska förutsättningar skulle kunna motivera skillnaden på hela 50 procentenheter mellan målet 2030 för EU resp. MMB:s förslag på svenskt självpataget mål utan att oönskade negativa effekter riskeras för mobiliteten. Detta särskilt som möjligheterna att fatta självständiga nationella beslut om kostnadseffektiva åtgärder i klimatfrågan fortsatt är begränsade. Som framgår nedan anser vi att transportmålet dessutom bygger alltför mycket på analyser av potentialer vars rimlighet kan ifrågasättas. Transportföretagen vill också i sammanhanget påpeka att i princip är den svenska fordonsflottan redan idag är ”fossiloberoende”, eftersom det finns biobränslen som kan användas i existerande motorer. Enbart tillgången på bränslet, inte fordonen, styr därmed fossilfriheten.

MMB anför i betänkandet att det är viktigt med kontinuerlig uppföljning av målbanan och vid behov justering av styrmedel ”för att nå målet”. Transportföretagen menar att uppföljningen av målet 2030, endast fjorton år bort, i så fall även bör innefatta en rimlighetsbedömning av om målet kan uppnås med kostnadseffektiva åtgärder inom ramen för transporternas samhällsroll. ***Vi anser därför att ett etappmål som det MMB föreslår för transportsektorn, om det fastställs, under alla förhållanden bör villkoras med att EU genomför de förändringar i sin lagstiftning som MMB själva anser nödvändiga för att uppnå målet***, framför allt vad gäller biobränslen och fordonskrav. I annat fall finns stora risker för att utredningens backcastingmodell leder till krav på åtgärder för att nå ett orealistiskt sektorsmål som kan hota rörligheten i samhället och näringslivets konkurrenskraft.

Miljömålsberedningens strategi- och åtgärdsförslag på transportområdet

Transportföretagen delar synen i MMB:s betänkande att det krävs åtgärder inom flera områden samtidigt för att nå målet om en svensk fossilfri transportsektor 2045. De områden som nämns i betänkandet, energieffektivare fordon, förnybara bränslen och transporteffektivitet i samhället, är i sig okontroversiella och överensstämmer även med de arbetsområden som Kommissionen aviserar i den ovan nämna EU-strategin för lågemitterande mobilitet.

MMB:s betänkande innehåller utöver strategin även en lång rad olika åtgärdsförslag på transportområdet, som motiveras med att det krävs kraftfulla styrmedel för att uppnå det föreslagna målen för transportsektorns utsläppsminskningar 2030 och 2045. Beredningens allmänna utgångspunkt är alltså s.k. backcasting. Transportföretagen anser dock som framgått ovan att särskilt etappmålet 2030 i alltför hög grad bygger på FFF-utredningens analyser. Dessa innehåller så många tveksamma potentialbedömningar att de inte är lämpade att ligga till grund för ett nationellt mål som skulle fastställas i riksdagen. Vi kan notera att regeringen inte heller använt dessa prognoser och bedömningar i någon större grad vad gäller den nyligen framlagda infrastrukturpropositionen 2018-2029, dvs. för hela perioden fram till MMB:s mål 2030.

Ett exempel på avsaknad analys i betänkandet är att omställningstempot sannolikt skiljer sig mycket i olika delar av transportsektorn, mellan persontransport och godstransport, mellan privatbilism och yrkesmässig trafik och mellan lätta och tunga fordon. Vad innebär det för måluppfyllandet? Skall det föreslagna sektorsmålet gälla för alla aktörer eller måste det brytas ned i delsektorsmål för att få något reell styreffekt?

Näringslivets representanter har påtalat problemen med underlagen vid upprepade tillfällen i remisser och vid kontakter med MMB:s sekretariat, men har som nämnts inte beretts tillfälle att delta i beredningens arbete med strategin och åtgärdsförslagen. Vi kan dock notera att de modell- och konsekvensanalyser som genomförts av bl.a. Konjunkturinstitutet och som redovisas i betänkandet tar upp många av de osäkerheter och oklarheter som Transportföretagen påpekat. Dessa problem gör det i många fall också svårt att ta ställning till om förslagen på styrmedelsområdet är ett kostnadseffektivt sätt att minska transportsektorns klimatpåverkan. ***Det kan även noteras att MMB själva under avsnittet "Konsekvenser för aktörer" konstaterar att någon egentlig konsekvensbedömning av förslagen på transportområdet inte har genomförts*** av beredningen, men att man anser att det är viktigt att göra detta i det fortsatta arbetet.

MMB konstaterar i betänkandet (avsnittet "Hur transportsektorn påverkas av utsläppsmålet") inledningsvis att "transporter knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi, ökad befolkning, förbättrade möjligheter till pendling, besök och ökad sysselsättning. Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet". Detta är en bedömning som Transportföretagen helhjärtat delar. Beredningen konstaterar också att förslagen på styrmedel i Konjunkturinstitutets studerade scenarier förväntas leda till "en omställning mot relativt mer produktion av tjänster än av varor", eftersom denna del av näringslivet "inte i lika stor utsträckning påverkas av ökade kostnader för transporttjänster". MMB slår också fast "att företag med transportintensiv verksamhet kan komma att få högre transportkostnader i och med en omställning av transportsektorn i riktning mot utsläppsmålet". Dessa konstateranden understryker att MMB själva insett att transportmålet kan förväntas få stora konsekvenser för näringslivets kostnader och därmed för Sveriges konkurrenskraft. Mot den bakgrunden är det oacceptabelt att beredningen lagt fast ett sådant extremt ambitiöst sektorsmål fjorton år bort utan att ha gjort konsekvensbedömningar av konkurrenskraftspåverkan på olika näringsgrenar. Det kan vara lämpligt att här påminna om att industriproduktionen fortfarande står för hälften av den svenska bruttonationalprodukten.

Vad gäller energieffektivare fordon kan i stort Transportföretagen stödja MMB:s förslag som i stort innebär påverkan på EU:s standardarbete och upphandlingskrav från offentliga aktörer. Emellertid konstaterar beredningen också att "om kommande kravsteg i EU inte blir så stränga som antagits i scenariounderlagen till förslag om etappmål ökar vikten av att det införs

kompletterande styrmedel i Sverige. När nya bilar blir energieffektivare kan dessutom koldioxidskatten behöva höjas för att undvika så kallade rekyleffekter”. Här menar Transportföretagen att MMB genom sin backcastingmodell riskerar att sätta sitt etappmål före andra samhällsmål trots att man enligt ovan inte har klarlagt konsekvenserna för svenska företag och svensk konkurrenskraft.

Beträffande förnybara drivmedel bygger MMB:s strategi i hög grad på att skapa långsiktigt hållbara och stabila villkor för produktion och distribution av biobränslen. Transportföretagen delar MMB:s syn att, vid sidan av utvecklingen av elektriska fordon, tillgången på kommersiella villkor till biobränslen på många sätt är avgörande för omställningsarbetet under de närmaste decennierna, och därmed även för möjligheten att nå det föreslagna etappmålet 2030. T.ex. är biobränsle ett huvudspår för att uppnå fossiloberoende tunga fordon för långväga transporter, och även viktigt för utvecklingen inom inrikesflyg och sjöfart. MMB förslår ett nationellt kvot- eller reduktionspliktsystem med krav på drivmedelsleverantörer att leverera en viss andel biodrivmedel eller en viss klimatprestanda per år. Som framgår mycket tydligt i betänkandet är dock möjligheten att åstadkomma rimliga villkor för biobränslen gentemot fossila bränslen till stor del begränsade så länge inte EU förändrar tillämpningen av sina statsstödsregler för bränslen. Den diskussion som finns f.n. inom EU beträffande vilka biobränslen som kan anses vara hållbara ur bl.a. markanvändningssynpunkt underlättar inte denna diskussion.

I den ovan nämnda EU-strategin för lågemitterande mobilitet har emellertid Kommissionen nu aviserat att man avser att överväga krav på en reduktions- eller kvotplikt på europeisk nivå, och att de biobränslen byggda på födoämnen som tidigare beslutas skall fasas ut bör ersättas med nya avancerade biobränslen med annat hållbart ursprung. Kommissionen understryker också att sådana biobränslen t.v. inte kan konkurrera med dagens bränslen utan stöd.

Detta är mycket intressant för den svenska debatten, särskilt som denna nya inriktning även kan komma att påverka den översyn av statsstödsregelverket som är planerad till 2020 inom EU.

Enligt Transportföretagens mening bör dessa signaler leda till ett kraftfullt svenskt påverkansarbete för att uppnå en europeisk lösning på biobränslefrågan som både gynnar svenska strävanden att utnyttja våra nationella resurser för biobränslen och skapar drivkraft för omställningen mot fossilfrihet i transportsektorn i Sverige och övriga medlemsstater inom EU. Därmed minskar behovet av ett nationellt svenskt kvot- eller reduktionspliktsystem.

Så länge inte denna nya och förändrade EU-lagstiftning är beslutad och på plats finns emellertid som nämnts små möjligheter att uppnå den potential för biobränslen som har förutsatts i underlagen för MMB:s mål för transportsektorn 2030. Det är enligt Transportföretagens mening därför viktigt att målet villkoras med att denna och annan avgörande EU-lagstiftning genomförs. I annat fall riskeras att målet leder till ineffektiva svenska lösningar som blir dyra för transportsektorns användare och riskerar svensk konkurrenskraft.

Det tredje åtgärdsområdet kallar MMB transporteffektivt samhälle. Jämfört med FFF-utredningens betänkande, som använde begreppet ”transportsnålt samhälle” och ågnade stort utrymme åt att formulera åtgärder för att begränsa det totala transportarbetet för att på detta sätt minska klimatgasutsläppen från vägtransporter, är beredningens betänkande betydligt mer balanserat och därmed mer acceptabelt. Problemet är alltså inte att åtgärdsområdena, som ökad användning av stadsmiljöavtal, hänsyn till digitaliseringens möjligheter, fler lokala styrmedel och översyn av reseavdragsystemet, nödvändigtvis är fel utan att man i fäster så stor betydelse vid

dessa åtgärder för att uppnå ett etappmål fjorton år bort 2030. FFF-utredningen bedömde att ca 25 % av potentialen för utsläppsminskningarna skulle komma från sådana samhällsåtgärder, vilket kritiserades från många håll i remissarbetet, bl.a. därför att många av de nödvändiga åtgärderna tar lång tid att genomföra och ännu längre att få genomslag på utsläppen, medan andra åtgärder ligger utanför statens beslutsområde och huvudsakligen berör kommunerna.

MMB fäster emellertid i betänkandet stor betydelse vid ändrade normer och angreppssätt för infrastrukturbyggande och samhällsplanering. Beredningen anser att ”infrastrukturplaneringen tydligare bör inriktas mot att beslutade mål ska nås”. Utifrån beredningens backcastingmodell är detta logiskt. Med ett bredare samhällsperspektiv bygger dock förslaget om att all infrastrukturplanering och övrig samhällsplanering skall utgå från just delmålet om minskad klimatpåverkan på en felaktig grund. ***Om Sverige skall vara föredöme i klimatarbetet måste tillväxt och konkurrenskraft kombineras med minskade utsläpp. Det innebär enligt Transportföretagens mening att även i fortsättningen transporternas positiva samhällsbidrag, som manifesteras i tillgänglighetsmålet och som MMB själva beskriver i betänkandet, måste avvägas mot oönskade effekter av transporterna i hänsynsmålet.*** Förslaget att suboptimera på enbart klimatmålet vore inte effektivt och innebär stora risker, särskilt som konsekvensanalyserna enligt ovan saknas i betänkandet. Transportföretagen noterar att regeringen i infrastrukturpropositionen 2016/17:21 för planperioden 2018-2029 inte heller bedömt det rimligt att följa MMB:s klimatmålstyrning utan anser att det är nödvändigt att planera vägar, banor och annan infrastruktur efter ökade trafikmängder och transportbehov.

Åtgärderna inom samtliga tre av MMB utpekade huvudområden för transportsektorns klimatarbete innehåller som framgått stora osäkerheter och problem med bristande konsekvensanalys. Detta blir så mycket allvarigare som det föreslagna etappmålet på 70 % minskning av de svenska transporternas klimatgasutsläpp 2030 i så stor utsträckning bygger just på realisering av sådana åtgärder. Detta talar enligt Transportföretagens mening för att inte lägga fast det etappmål för just transportsektorn 2030 som MMB föreslagit. Svenskt Näringsliv, Transportföretagen med flera organisationer har som alternativ vid upprepade tillfällen som alternativ föreslagit ett samverkansprojekt mellan näringslivets organisationer, akademi och myndigheter enligt modell från Nollvisionsarbetet inom trafiksäkerhetsområdet. Etappmål mot det långsiktiga målet skulle därvid läggas fast efter gemensamma analyser och realistiska åtaganden från olika aktörer.

Om ett nationellt sektorsmål trots detta skulle anses nödvändigt bör detta mot ovanstående bakgrund villkoras med att minskningen av klimatgasutsläppen från transporter inte får ske till priset av minskad rörlighet i samhället och försämrad konkurrenskraft för näringslivet. Under alla förhållanden måste nödvändiga beslut ha genomförts inom EU.

Sjöfart och luftfart

Miljömålsberedningens betänkande innehåller även ett avsnitt om utrikes flyg och sjöfart, som inte avses omfattas av det föreslagna målen för transportsektorns utsläppsminskningar 2030 och 2050. Inga åtgärdsförslag presenteras i betänkandet vad gäller vare sig flyg eller sjöfart. Däremot redovisar beredningen ett antal bedömningar på dessa områden.

Transportföretagen anser allmänt att klimatfrågan som globalt problem i första hand bör lösas genom internationella, helst globala åtgärder. Detta gäller i särskilt hög grad för luftfart och sjöfart. Att dessa transportslag inte ingår i de utsläpp och åtaganden som Parisavtalet behandlar beror på att dessa utpräglat internationella trafikslags utsläpp till stor del sker över världshaven etc utanför nationella jurisdiktioner. Flyget och luftfarten hanteras i stället genom FN-organen ICAO resp. IMO. Det är Transportföretagens uppfattning bör klimatfrågorna fortsätta hanteras på denna nivå, eftersom regionala eller nationella åtgärder ofta blir verkningslösa eller icke kostnadseffektiva på de globala transportmarknader flyget och sjöfarten verkar på. Vi stöder bedömningen i betänkandet att ”utsläpp från internationellt flyg och sjöfart skyndsamt bör omfattas av internationella överenskommelser” och att ”Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för internationella lösningar”. MMB:s bedömning att EU ”i väntan på och som komplement till globala överenskommelser bör vidta fler egna åtgärder för att minska utsläppen från flyg och sjöfart” måste dock analyseras utifrån vilket mervärde sådana regionala lösningar kan ha klimatmässigt och hur möjliga de är att genomföra utan snedvridning av konkurrensen på flyg- och sjöfartsmarknaderna.

Betänkandet återger ett antal ställningstaganden från Naturvårdsverkets klimatfärdplan 2012 och Fossilfriutredningen 2013 beträffande flyg och sjöfart som Transportföretagen anser är tveksamma, eftersom de även verkar förorda nationell åtgärder, t.ex. ekonomiska styrmedel i form av skatter etc. Tvärtom anser vi att **strategin i klimatarbetet för de internationella trafikslagen bör vara utpräglat global, med ett fokuserat svenskt påverkansarbete på FN-organen**. ICAO har nu beslutat om ett globalt ekonomiskt styrmedel för klimatgasutsläpp, som kommer införas i steg fram till 2027. Därmed bör EU:s handelssystem ses över för att undvika dubbelstyrning, och de förslag till nationell inrikes flygskatt som utreds bör inte genomföras. I stället bör Sverige, i samverkan mellan politik och näringsliv driva på för genomförande av överenskommelsen och fortsatt arbete med bl.a. energieffektivare flygplan och nya alternativa bränslen som kan konkurrera med de nuvarande fossila.

Inom sjöfarten är det likaså viktigt att Sverige driver på för att IMO vidtar betydligt snabbare och effektivare klimatåtgärder än vad som hittills varit fallet. Erfarenheterna med regionala miljöåtgärder (t.ex. svavelutsläppsområdet i Östersjön och Nordsjön) är inte entydigt positiva. Det intresse som finns hos den svenska sjöfartsnäringen för miljö- och klimatfrågorna bör tas tillvara. Sjöfarten ligger f.n. väsentligt efter landtransporterna och flyget i dessa frågor, och många arbetsområden finns både när det gäller energieffektivare fartyg, bättre logistik och utveckling av kommersiella alternativa bränslen för olika typer av sjöfart

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Ulf Perbo Näringspolitisk chef



Stefan Back Chef Hållbar logistik