

Miljömålsberedningens delbetänkande ”En Klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige” (SOU 2016:47)

Remissvar från det Vetenskapliga Rådet för hållbar utveckling (VRHU)

Det Vetenskapliga rådet för hållbar utveckling (VRHU) stöder många av Miljömålsberedningens förslag. Med tanke på frågornas karaktär är det viktigt att de genomförs skyndsamt. Genom Parisavtalet har världens länder höjt ambitionerna inom klimatområdet. I sitt remissvar på Miljömålsberedningens betänkande ”Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige” menade VRHU att det målberedningen föreslår av allt att döma är otillräckligt om det ställs i relation till den strävan som uttrycks i Parisavtalet att begränsa den globala temperaturhöjningen till 1,5 grader. I själva verket innebär denna ambition att de globala utsläppen av växthusgaser från fossila källor måste upphöra till mitten av detta århundrade. Detta innebär i sin tur, med utgångspunkt från de principer som lagts fast i Klimatkonventionen, att utsläppen från de industrialiserade länderna måste upphöra i god tid dessförinnan.

Miljömålsberedningen konstaterar att transportsektorn är den sektor som står för den högsta andelen av utsläppen i den icke-handlande sektorn. År 2009 redovisade regeringen sin prioritering att fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030. Det förslag som nu läggs om en 70 % minskning till 2030 kan i det sammanhanget ses som en minskad ambition. Till saken hör att Trafikverket efter att beredningens betänkande levererades har lämnat en rapport som stärker bilden att kraftiga minskningar är möjliga med rimliga samhällsekonomiska kostnader.

VRHU bedömer att ett mål för transportsektorn enligt beredningens förslag är motiverat. Mot sektorsmål brukar ofta anföras att de kan ha lägre kostnadseffektivitet, räknat som utsläppsminskningar per krona, än bredare ekonomiska styrmedel. Generella styrmedel är visserligen en nödvändig grund för ett effektivt klimatarbete. Det finns dock forskning och erfarenheter som pekar på

att en politik för förändring i praktiken främjas av sektorsmål och sektorsspecifik politik (Azar et al, 2015). Därtill kan man samtidigt uppnå andra mål i sektorn, t.ex. för lokala luftföroreningar. Sett i ett bredare perspektiv kan därför sektorspolitik vara motiverad. Mot denna bakgrund menar VRHU att sektorspolitik, inklusive sektorsmål, kan övervägas även för andra centrala sektorer, som t.ex. lantbruket, flyget, sjöfarten, den tunga industrin, byggsektorn och detaljhandeln.

Förslaget att utredningar och regelförslag ska åtföljas av analyser hur förslagen påverkar utsläpp av växthusgaser är bra. Även propositioner bör innehålla miljö- och klimatanalyser.

De uppskattningar Miljömålsberedningen gör av samhällsekonomiska kostnader tyder inte på några orimliga sådana. De kan därtill vara överskattade eftersom övriga samhällsnyttor inte är medräknade. Samtidigt diskuterar beredningen begränsningar med olika modeller. Det är väsentligt att inse att alla metoder för att uppskatta samhällsekonomiska kostnader av klimatförändringar och åtgärder för att motverka klimatförändringar har betydande begränsningar. Osäkerheterna är sådana att det är svårt att använda dessa metoder för att utvärdera kostnader och nyttor med klimatåtgärder (IPCC, 2014). Det är helt enkelt inte möjligt att på ett vetenskapligt sätt göra den typ av konsekvensanalyser av samhällsekonomiska kostnader och nyttor som många efterfrågar. Detta gäller i synnerhet de ekonomiska analysernas oförmåga att inbegripa allvarliga klimatrisker liksom de dynamiska effekterna av innovation och vinn-vinn effekter av fossilfri ekonomisk utveckling. När mål är satta kan dock olika typer av konsekvensanalyser vara av intresse för att utvärdera de mest kostnadseffektiva vägarna att nå olika mål.

Eftersom det finns en efterfrågan och ett behov av konsekvensanalyser, samtidigt som det finns begränsningar och osäkerheter med olika metoder och ansatser är det viktigt att det finns en kontinuerlig utveckling och diskussion kring olika metoder. Diskussionen bör spänna över olika ansatser och teorier för att skapa en så allsidig bild som möjligt.

Stockholm den 17 oktober 2016

För det Vetenskapliga rådet för hållbar utveckling

Karin Markides  
Ordförande

Anders Turesson  
Sekreterare

